COMPAGNIE

DES

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

LOIS — DÉCRETS — CONVENTIONS — CAHIERS
DES CHARGES — STATUTS.

PARIS
IMPRIMERIE ADMINISTRATIVE DE PAUL DUPONT
45, RUE DE GRENELLE-SAINT-HONORÉ.

1866

TABLE DES MATIÈRES.



COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

DÉCRET DU 7 AVRIL 1855

Qui approuve la convention intervenue entre Son Exc. M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les Compagnies des chemins de fer de Paris à Saint-Germain, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Paris à Caen et à Cherbourg, et de l'Ouest, au sujet de la réunion de ces différentes lignes en une seule concession, et de la concession de nouveaux chemins de fer en Bretagne et en Normandie.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les lois des 9 juillet 1835, 15 juillet 1840, 11 juin 1842, 24 avril, 3 et 13 mai 1851, 8 juillet 1852, relatives à l'établissement des chemins de fer de Paris à Saint-Germain, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, et de Paris à Caen et à Cherbourg;

Vu l'ordonnance du 10 janvier 1846 et le décret du 18 août 1852 relatifs à l'établissement des chemins de fer d'Argenteuil et d'Auteuil;

Vu la loi du 19 juillet 1845 relative aux chemins de fer de Dieppe et de Fécamp;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4;

Vu les conventions passées, le 30 janvier 1855, entre les Compagnies concessionnaires des chemins de fer ci-dessus mentionnés;

Vu la convention provisoire passée, les 2 février et 6 avril 1855, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et lesdites Compagnies;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1er.

La convention ci-annexée, intervenue les 2 février et 6 avril 1855 entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et les Compagnies concessionnaires des chemins de fer de Paris à Saint-Germain, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, et de Paris à Caen et à Cherbourg, est et demeure approuvée, sauf ratification par la loi des articles de ladite convention et du cahier des charges y annexé, relatifs aux engagements du Trésor.

Art. 2.

Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées en France avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

ART. 3.

Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 7 avril 1855.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

CONVENTION DES 2 FÉVRIER ET 6 AVRIL 1855

Relative à la fusion des chemins de fer Normands et Bretons.

L'an 1855 et les 2 février et 6 avril,

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et, 1° la Société établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain*, ladite Compagnie représentée par *M. Émile Pereire*, son directeur, élisant domicile au siége de ladite Société, à l'embarcadère dudit chemin, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'Assemblée générale des actionnaires, en date du 1er mars 1855,

D'autre part ;

2° La Société établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen*, ladite Compagnie représentée par *M. de l'Espée*, président de son Conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 11, spécialement autorisé par délibération du Conseil d'administration, en date du 25 janvier 1855, et agissant au nom de la Compagnie de Paris à

Rouen, en vertu des pouvoirs conférés par l'Assemblée générale des actionnaires, en date du 3 mai 1853, et au nom de la Compagnie des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp, en vertu des pouvoirs conférés par un acte en date du 30 janvier 1855,

Encore d'autre part ;

3° La Société établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre*, ladite Compagnie représentée par M. *Charles Laffitte*, président de son Conseil d'administration, élisant domicile au siége de la Société, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 11, spécialement autorisé par délibération du Conseil d'administration, en date du 25 janvier 1855, et agissant, en outre, en vertu des pouvoirs conférés par l'Assemblée générale de ses actionnaires, en date du 31 mars 1853,

Encore d'autre part :

4° La Société établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg*, ladite Compagnie représentée par M. le comte de *Chasseloup-Laubat*, président de son Conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 11, spécialement autorisé par délibération du Conseil d'administration, en date du 25 janvier 1855, et agissant, en outre, en vertu des pouvoirs conférés par l'Assemblée générale de ses actionnaires, en date du 4 mai 1853,

Encore d'autre part ;

5° La Société établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de l'Ouest*, ladite Compagnie représentée par M. *Charles Rivet*, président de son Conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, spécialement autorisé par

délibération du Conseil d'administration, en date du 25 janvier 1855, et agissant, en outre, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'Assemblée générale de ses actionnaires, en date du 5 mars 1855,

Encore d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ART. 1er.

Les conventions passées entre les Compagnies ci-dessus dénommées à la date du 30 janvier 1855, et ayant pour objet la réunion en une seule concession des chemins de Paris à Saint-Germain avec ses embranchements, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Dieppe et de Fécamp, de Paris à Caen et à Cherbourg, et de l'Ouest, sont approuvées.

En conséquence, les six chemins mentionnés au paragraphe qui précède sont réunis en une seule concession dont la durée, fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans, commencera à courir à partir du 1er janvier 1858.

Une copie certifiée des conventions ci-dessus relatées restera annexée aux présentes.

ART. 2.

Il est fait concession à la Compagnie ainsi constituée :

1° De l'embranchement de Serquigny à Rouen;

2° D'un embranchement de Lisieux à Honfleur;

3° D'un embranchement dirigé d'un point soit de la ligne de Paris à Caen, soit de la ligne de l'Ouest, sur la ligne de Mézidon au Mans;

4° D'un chemin de fer d'Argentan à Granville;

5° Du prolongement de Rennes à Brest;

6° Du prolongement de Rennes à Redon;

7° De l'embranchement de Rennes à Saint-Malo;

8° D'un chemin de fer du Mans à Angers.

Le tout aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

ART. 3.

De son côté, la Compagnie s'engage à se soumettre aux clauses et conditions dudit cahier des charges.

Fait à Paris, les jours, mois et an que dessus.

TRAITÉ DE FUSION.

Conventions passées le 30 janvier 1855, entre les Compagnies concessionnaires des chemins de fer de Paris à Rouen, de Paris à Saint-Germain, de Rouen au Havre, de Paris à Caen et à Cherbourg, et de l'Ouest.

Les soussignés :

MM. baron DE L'ESPÉE (Joseph-François-Casimir), président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, demeurant à Paris, passage Sandrié, nº 7, d'une part;

PEREIRE (Émile), directeur de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, nº 5, d'autre part;

LAFFITTE (Charles), président du Conseil d'administration de la Compagnie de Rouen au Havre, demeurant à Paris, place Louis XV, nº 6, d'autre part;

Comte DE CHASSELOUP-LAUBAT (Prosper), président du Conseil d'administration de la Compagnie de Paris à Caen et à Cherbourg, demeurant à Paris, rue de la Bienfaisance, nº 11, d'autre part;

RIVET (Jean-Charles), président du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest, demeurant à

Paris, rue du Marché-d'Aguesseau, n° 8, d'autre part,

Représentant les Compagnies susnommées et agissant en vertu des pouvoirs conférés par les divers Conseils d'administration, ainsi qu'il résulte des procès-verbaux des délibérations annexés à la présente convention;

Convaincus de la nécessité de réunir en une seule Compagnie l'ensemble des lignes qui ont un point de départ commun, et qui forment le réseau des chemins de fer de la Normandie et de la Bretagne, et d'augmenter ainsi la sécurité des services qui se concentrent dans la même gare; voulant réaliser par cette réunion des économies sur les frais généraux d'exploitation; enfin, voulant former une Société qui puisse être à même, par son importance et son crédit, de soumissionner les chemins de fer que le Gouvernement se propose de concéder pour donner une entière satisfaction aux intérêts de la Bretagne et de la Normandie,

Ont arrêté ce qui suit :

Art. 1er.

Il est formé, sous le titre de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest*, une Société qui a pour objet l'exploitation des chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Versailles rive droite et rive gauche, de Paris à Caen et à Cherbourg, de Paris à Saint-Germain, Argenteuil et Auteuil, de Dieppe et Fécamp, ainsi que la construction et l'exploitation des lignes et prolongements qui seraient concédés à ladite Société.

Art. 2.

Les six Compagnies ci-dessus représentées apportent à la

Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest. qui accepte, les concessions qui leur appartiennent aux termes des lois, décrets et traités.

Lesdites concessions sont apportées et acceptées avec tous les droits et avantages y attachés, ensemble tout ce qui constitue l'actif mobilier et immobilier, corporel et incorporel desdites Sociétés, sans aucune exception ni réserve.

De son côté, la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest prend à sa charge tout ce qui constitue le passif et les engagements quelconques mobiliers et immobiliers, corporels et incorporels des six Compagnies, notamment ceux qui résultent des cahiers des charges, lois, décrets, traités et conventions.

En conséquence, la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest demeure, à partir du 1er janvier 1855, sauf l'approbation du Gouvernement, tant activement que passivement, purement et simplement, aux lieu et place des six Compagnies dont les diverses concessions sont réunies.

Art. 3.

Le capital de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest est représenté par 300,000 actions entièrement libérées et donnant droit chacune à un trois cent millième de l'actif et de l'ensemble des produits sociaux.

Ces 300,000 actions sont réparties ainsi qu'il suit :

Pour 72,000 actions actuelles du chemin de fer de Paris à Rouen, 114,000 actions nouvelles;

Pour 54,000 actions actuelles du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, 27,000 actions nouvelles;

Pour 40,000 actions actuelles du chemin de fer de Rouen au Havre, 34,286 actions nouvelles;

Pour 70,000 actions actuelles du chemin de fer de l'Ouest, entièrement libérées, comme il est dit en l'article 4 suivant, 70,000 actions nouvelles:

Pour 60,000 actions actuelles du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, entièrement libérées, comme il est dit en l'article 4 suivant, 51,428 actions nouvelles.

Les 3,286 actions restant seront vendues, au profit de la nouvelle Société, par le ministère d'un agent de change.

Les 300 000 actions porteront jouissance du 1er janvier 1855.

Art. 4.

Les porteurs des actions de l'Ouest, lesquelles sont libérées de 400 francs, seront tenus de verser les 100 francs restant dus, en deux termes égaux, au 1er juillet 1855 et au 1er janvier 1856.

Les porteurs des actions de Cherbourg, lesquelles sont libérées de 325 francs, seront tenus de verser les 175 francs restant dus, en trois termes, savoir : 50 francs au 1er juillet 1855, 50 francs au 1er janvier 1856, 75 francs au 1er juillet 1856.

Pour lesdites actions complétement libérées, il sera opéré, lors du payement des dividendes, une retenue à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 1er janvier 1855, sur les sommes restant dues. Aucune retenue ne sera opérée sur celles desdites actions qui seront entièrement libérées dans les quinze jours du décret d'homologation des présentes conventions.

Les porteurs des actions non complétement libérées pourront, à toute époque, en soldant ce qui reste dû sur lesdites actions, obtenir l'échange de leurs titres anciens contre des titres nouveaux. Les actions entièrement libérées seront seules négociables.

ART. 5.

27,000 obligations donnant chacune droit à un intérêt annuel de 50 francs et remboursables à 1,250 francs, avec jouissance du 1er juin 1855, sont attribuées aux 54,000 actions de Saint-Germain, en outre des 27,000 actions nouvelles qui leur sont départies par l'article 3.

Les porteurs de ces obligations auront le droit d'en faire remonter la jouissance au 1er décembre 1854, en versant la somme de 25 francs par obligation, au moment de la délivrance du titre.

ART. 6.

Pour tenir lieu de la jouissance affectée aux parts de fondateurs des Compagnies de Rouen et du Havre, il sera créé par la nouvelle Société, 9,000 obligations donnant chacune droit à un intérêt annuel de 50 francs, et remboursables a 1,250 francs, avec jouissance du 1er décembre 1854, savoir:

7,200 obligations pour les 1,200 parts de fondateurs de Rouen et ayants droit; 1,800 obligations pour les parts des fondateurs du Havre.

Enfin, conformément au traité passé entre la Compagnie de Rouen et celle de Dieppe et de Fécamp, les 36,000 actions de cette dernière Compagnie, dont le versement de 500 francs par action devra être complété par les porteurs, seront converties en obligations calculées de façon à ce que chaque action reçoive 20 francs d'intérêt annuel et soit remboursable à 500 francs.

ART. 7.

Les dividendes échus au 1er janvier 1855, pour les actions

de Rouen et de l'Ouest, restent acquis aux porteurs de ces actions.

Il sera fait décompte, pour les actions du Havre et de Dieppe, de la portion de produits qui leur est afférente jusqu'au 1er janvier 1855, et le montant en sera remis aux porteurs de ces actions, lors de l'échange de leurs titres.

Le coupon de dividende de la Compagnie de Saint-Germain, à échoir au 1er avril prochain, reste acquis à la Société nouvelle, son montant se trouvant compris dans les 27,000 obligations délivrées en vertu de l'article 5 ci-dessus.

Art. 8.

La présente convention ne sera définitive, en ce qui concerne la Compagnie de l'Ouest et la Compagnie de Saint-Germain, qu'après la ratification par l'Assemblée générale de chacune de ces Compagnies.

Fait en quintuple expédition, à Paris, le 30 janvier 1855.

Pour la Compagnie de Rouen au Havre :

Signé : Ch. Laffitte.

Pour la Compagnie de Paris à Rouen :

Signé : de l'Espée.

Pour la Compagnie de Saint-Germain :

Signé : E. Pereire.

Pour la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg :

Signé : Cte de Chasseloup-Laubat.

Pour la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest :

Signé : J.-C. Rivet.

TRAITE

Entre la Compagnie des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen.

Entre :

MM. le comte d'Alton-Shée, Édouard Blount, Alfred Dailly, Théodore Crétu, F. Osmont et le baron Michel de Saint-Albin,

Membres du Conseil d'administration de la Société anonyme des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp,

Agissant au nom de cette société,

D'une part ;

Et MM. F.-C. de l'Espée, P. Benoist d'Azy, vicomte N. Duchatel, comte Ch. de Kersaint, Ch. Laffitte et Wm Reed,

Membres du Conseil d'administration de la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Rouen,

Autorisés aux fins ci-après par délibération de l'Assemblée générale de leurs actionnaires en date du 3 mai 1853,

D'autre part.

I.

La Société anonyme des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp cède et abandonne à la Société anonyme du che-

min de fer de Paris à Rouen, qui accepte, tous les droits résultant à son profit des lois qui lui ont concédé l'établissement et l'exploitation des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp.

Elle lui cède et abandonne en même temps tout son actif mobilier et immobilier sans aucune exception ni réserve, autre que celle énoncée en l'art. 2.

De son côté, la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Rouen prend à sa charge tout ce qui constitue le passif certain ou litigieux et les engagements quelconques de la Société anonyme des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp.

La cession qui précède aura son effet rétroactivement à partir du 1er janvier dernier.

II.

L'actif de la Compagnie de Dieppe comprend douze cents actions (1,200) de cette Compagnie qui, entre les mains de la Compagnie cessionnaire, resteront affectées à l'extinction des droits des actionnaires pouvant, maintenant ou plus tard, exiger la restitution de leurs actions précédemment vendues.

Toutefois, si dans un délai de trois années, à dater d'aujourd'hui, la totalité de ces douze cents actions (1,200) n'a pas reçu la destination prévue, ce qui en restera alors sera remis aux représentants de la Compagnie de Dieppe et leur sera définitivement acquis.

La Compagnie de Rouen reste, bien entendu, chargée de toutes réclamations au delà de ces douze cents actions (1,200).

III.

La présente cession a lieu moyennant un prix de dix-huit millions (18,000,000 fr.) représentant les trente-six mille actions (36,000) du capital social. Ces actions, après avoir complété leurs versements à cinq cents francs (500 fr.) par chaque action, seront converties en obligations de la nouvelle Compagnie de l'Ouest et du Nord-Ouest, produisant chacune un intérêt annuel de vingt francs (20 fr.) et remboursables à cinq cents francs (500 fr.) par tirage au sort pendant la durée de la concession accordée à la nouvelle Compagnie de l'Ouest et du Nord-Ouest.

Les obligations seront délivrées aux actionnaires contre la remise de leurs titres et contre le payement des sommes nécessaires pour compléter le versement de cinq cents francs (500 fr.), valeur nominale de chaque action nouvelle.

IV.

Il sera fait un décompte, au profit des actions de la Société cédante, pour la portion de produits qui leur est afférente jusqu'au 1er janvier 1855, et le montant en sera remis aux porteurs de ces actions, lorsqu'ils en feront l'échange contre les obligations.

V.

La validité du présent traité est d'ailleurs subordonnée :

1° A la ratification de l'Assemblée générale des actionnaires

de la Compagnie de Dieppe, Assemblée qui sera convoquée et réunie dans un délai de trois mois;

2° A la réalisation du projet de fusion entre les Compagnies de Rouen, du Havre, de l'Ouest, de Saint-Germain et de Cherbourg;

3° A l'approbation du Gouvernement.

Fait et signé double à Paris, le trente janvier mil huit cent cinquante-cinq.

LOI DU 2 MAI 1855

Qui approuve plusieurs articles du cahier des charges relatif à la fusion des chemins de fer Normands et Bretons.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Sont approuvés les articles 4, 6, 7, 8 et 14 du cahier des charges ci-annexé, relatifs aux engagements à la charge du Trésor, pour l'exécution de l'embranchement de Serquigny à Rouen, de l'embranchement sur la ligne de Mézidon au Mans, des chemins de fer d'Argentan à Granville, de Rennes

à Brest, de Rennes à Redon, et de l'embranchement sur Saint-Malo.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 10 avril 1855.

Le Président,
Signé : A. de Morny.

Les Secrétaires,
Signé : Joachim Murat,
Marquis de Chaumont-Quitry,
Ed. Dalloz,
Duc de Tarente

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi approuvant les articles 4, 6, 7, 8 et 14 du cahier des charges relatif à la fusion des chemins de fer Normands et Bretons.

Délibéré en séance, au palais du Sénat, le 24 avril 1855.

Le Président,
Signé : Troplong.

Les Secrétaires,
Signé : F. de Beaumont,
Cécille,
Baron T. de Lacrosse.

Vu et scellé du sceau du Sénat :
Signé : baron T. de Lacrosse.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives pour qu'ils les inscrivent sur les registres, les observent et les fassent observer, et notre Ministre secrétaire d'État au dé-

partement de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais des Tuileries, le 2 mai 1855.

Signé : NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux, Ministre Secrétaire d'État au département de la justice,

Signé : ABBATUCCI.

Par l'Empereur :

Le Ministre d'Etat,

Signé : ACHILLE FOULD.

CAHIER DES CHARGES

RELATIF

A la fusion des chemins de fer Normands et Bretons,

Annexé à la loi du 2 mai 1855.

Art. 1er.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, les travaux des chemins de fer ci-après :

1° Un embranchement de Serquigny à Rouen ;

2° Un embranchement de Lizieux à Honfleur ;

3° Un embranchement sur la ligne de Mézidon au Mans, à partir d'un point, soit de la ligne de Paris à Caen, soit de la ligne de l'Ouest ;

4° Un chemin de fer d'Argentan à Granville ;

5° Le prolongement de Rennes à Brest ;

6° Le prolongement de Rennes à Redon ;

7° L'embranchement de Rennes à Saint-Malo ;

8° Un embranchement du Mans à Angers.

Art. 2.

Les chemins mentionnés en l'article ci-dessus devront être terminés et exploités à l'expiration des délais ci-après :

Cinq ans pour l'embranchement de Lizieux à Honfleur ;

toutefois, la section de Lizieux à Pont-l'Évêque devra être exécutée au 1er juillet 1857;

Six ans pour l'embranchement dirigé sur la ligne de Mézidon au Mans, pour le prolongement de Rennes à Brest et pour l'embranchement de Serquigny sur Rouen;

Huit ans pour l'embranchement de Rennes à Saint-Malo;

Neuf ans pour le surplus des lignes comprises dans la présente concession.

Ces délais courront à dater de la loi qui ratifiera les engagements du Trésor stipulés par la présente convention, sauf toutefois pour l'embranchement sur la ligne de Mézidon au Mans et pour le chemin de fer d'Argentan à Granville, dont les délais d'exécution ne commenceront à courir qu'ainsi qu'il est réglé par l'article 5 ci-après.

Toutefois, le chemin de fer du Mans à Angers ne pourra être exploité dans aucune de ses parties qu'à l'expiration du délai fixé par l'article 7 de la convention du 17 août 1853, relative à la concession du chemin de fer de Tours au Mans.

ART. 3.

1° L'embranchement de Lizieux à Honfleur se détachera de la ligne de Paris à Cherbourg, soit à Lisieux, soit près de cette ville, et se portera sur Honfleur suivant le tracé qui sera déterminé par l'administration;

2° L'embranchement de Serquigny à Rouen se détachera de la ligne de Paris à Caen et se raccordera au chemin de fer de Paris à Rouen suivant la direction qui sera déterminée par un décret rendu en Conseil d'État;

3° L'embranchement dirigé d'un point soit de la ligne de l'Ouest, soit de la ligne de Paris à Caen, sur le chemin de fer

de Mézidon au Mans, se portera sur ce dernier chemin en passant par ou près Laigle.

Un décret rendu en Conseil d'État déterminera, sur la proposition de la Compagnie, celle des deux lignes de l'Ouest ou de Paris à Caen qui devra servir de point de départ audit embranchement, le point de départ précis sur l'une ou l'autre de ces lignes, ainsi que le point de raccordement sur la ligne de Mézidon au Mans.

4° Le chemin de fer d'Argentan à Granville sera dirigé sur cette dernière ville en passant par ou près Vire ;

5° Le prolongement sur Brest partira de la gare de Rennes et se portera sur Brest par le littoral du nord de la Bretagne, en passant par ou près Gaël, Collinée, Moncontour, au sud de Saint-Brieuc et de Morlaix, par ou près Landivisiau et Landerneau ;

6° Le prolongement sur Redon se détachera de la ligne précédente et aboutira à la ville et au port de Redon, aux points qui seront déterminés par l'administration ;

7° L'embranchement de Rennes à Saint-Malo se portera sur cette dernière ville en passant par ou près Dol ;

8° La ligne du Mans à Angers se séparera du chemin de fer de l'Ouest à ou près Le Mans, et viendra se raccorder avec la ligne de Tours à Nantes en un point qui sera déterminé par l'administration.

Art. 4.

Les subventions s'élevant à trois millions de francs offertes par les localités intéressées pour l'embranchement de Serquigny sur Rouen, et acceptées au nom de l'État par la loi du 8 juillet 1852, seront versées entre les mains de la Compagnie.

Art. 5.

L'exécution de l'embranchement sur la ligne de Mézidon au Mans et du chemin de fer d'Argentan à Granville sera obligatoire pour la Compagnie dans le cas où les localités intéressées auraient régulièrement voté des subventions s'élevant à deux millions de francs pour l'embranchement sur la ligne de Mézidon au Mans, et à quatre millions de francs pour le chemin de fer d'Argentan à Granville.

Les délais d'exécution indiqués à l'article 2 ci-dessus pour les lignes mentionnées dans le paragraphe qui précède ne commenceront à courir qu'à partir de l'époque où les offres de subventions des localités auront été régulièrement homologuées.

Si, dans un délai de dix ans à partir de la promulgation du décret de concession, les sommes mentionnées au paragraphe 1er n'avaient pas été assurées à la Compagnie, et si, par suite, l'exécution soit de l'embranchement partant de la ligne de Mézidon au Mans, soit du chemin d'Argentan à Granville, ne devenait pas obligatoire pour la Compagnie, la concession desdits chemins serait considérée comme non avenue, et le Gouvernement resterait libre de concéder ces chemins à une autre Compagnie.

Art. 6.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, comme complément de subvention, pour la construction de l'embranchement de Serquigny à Rouen, de l'embranchement sur la ligne de Mézidon au Mans et du chemin de fer d'Ar-

gentan à Granville, une somme de deux millions de francs et, à titre de subvention, pour les prolongements de Rennes à Brest et de Rennes à Redon, et pour l'embranchement sur Saint-Malo, une somme de vingt-huit millions de francs.

Ces deux sommes, s'élevant ensemble à trente millions de francs (30,000,000 fr.), seront compensées jusqu'à due concurrence :

1° Avec la somme due à l'État par la Compagnie du Havre, aux termes de la loi du 11 juin 1842 ;

2° Avec la somme due à l'État par la Compagnie de Versailles (rive gauche), aux termes des lois du 1er août 1839 et des 24 avril, 3 et 13 mai 1851, et d'un procès-verbal en date du 16 décembre 1854, dressé par une commission spéciale de liquidation, dont les conclusions sont adoptées par l'État et par la Compagnie.

Pour déterminer le montant de cette compensation, les sommes dues par les Compagnies du Havre et de Versailles seront capitalisées à cinq pour cent, valeur au 1er avril 1855.

La somme qui restera due à la Compagnie sur le montant de la subvention susénoncée lui sera payée sans intérêt en douze termes égaux, dont le premier sera exigible le 1er janvier 1857, le second le 1er janvier 1858, et ainsi de suite d'année en année, à la charge par la Compagnie de justifier de l'emploi, pour la construction des chemins mentionnés au présent article, d'une somme au moins triple du montant de chaque terme.

Art. 7.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compa-

gnie, pendant cinquante ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement total des travaux, l'intérêt à quatre pour cent (4 0/0) :

1° Sur une somme de deux cent trois millions trois cent soixante et dix mille francs (203,370,000 fr.), montant des obligations créées, soit avant la réunion des Compagnies, soit en vertu du traité passé entre elles le 30 janvier 1855, ainsi que des obligations que les Compagnies des chemins de fer de l'Ouest et de Paris à Caen et à Cherbourg ont été autorisées à créer par les lois des 24 avril, 3 et 13 mai 1852 et 8 juillet 1852, sans que l'annuité garantie pour cette somme de deux cent trois millions trois cent soixante et dix mille francs puisse, dans aucun cas, excéder huit millions cent trente-quatre mille huit cents francs;

2° Sur le capital employé par la Compagnie à l'exécution des lignes mentionnées en l'article 1er ci-dessus, et ce jusqu'à concurrence de cent cinquante-six millions de francs (156,000,000 fr.), sans que l'annuité garantie pour cette somme puisse, en aucun cas, excéder six millions deux cent quarante mille francs (6,240,000 fr.).

Art. 8.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, en outre, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement total des travaux, l'intérêt à trois et demi pour cent (3 1/2 0/0) sur le capital de cent cinquante millions (150,000,000 fr.) représenté par les trois cent mille actions créées en exécution du traité passé le 30 janvier 1855.

En conséquence, l'intérêt garanti par l'État pour les trois

cent mille actions ne pourra excéder cinq millions deux cent cinquante mille francs.

Les conditions stipulées aux paragraphes 3, 4, 5, 6, 7 et 8 de l'article 5 et de l'article 6 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, sont applicables à la garantie accordée par le présent article et par l'article 7 ci-dessus.

Art. 9.

La dépense des travaux à la charge de l'État sur la section de Caen à Cherbourg avec embranchement sur Saint-Lô est évaluée, à forfait et d'un commun accord, à la somme de dix-huit millions de francs (18,000,000 fr.). Moyennant cette somme, la Compagnie s'engage à construire et à mettre en état d'exploitation la section dont il s'agit dans un délai de trois ans (3 ans), à partir du 8 juillet prochain.

De ces dix-huit millions de francs sera déduit le montant des travaux qui auront été exécutés par l'État, lorsque la présente convention sera devenue définitive.

Le surplus sera divisé en douze termes égaux, dont les titres seront livrés à la Compagnie au fur et à mesure de l'avancement des travaux exécutés par elle.

Le montant de ces travaux sera réglé de six mois en six mois.

Ces titres porteront intérêt du jour de leur remise, à raison de cinq pour cent (5 0/0).

Le premier sera acquitté le 1er janvier 1857, le second le 1er janvier 1858, et ainsi de suite d'année en année. Chaque titre sera payé à son échéance avec l'intérêt simple qu'il aura produit, mais sous la réserve pour l'État de se libérer par an-

ticipation en ne payant l'intérêt que jusqu'au moment de sa libération.

ART. 10.

La somme avancée à l'État par la Compagnie de l'Ouest pour l'achèvement des travaux de la section de La Loupe au Mans, conformément au paragraphe 1er de l'article 48 du cahier des charges de ce chemin, continuera à être remboursée suivant les conditions déterminées aux deux derniers paragraphes du même article.

ART. 11.

Les sommes de un million et de deux millions de francs déposées, à titre de cautionnement, pour l'embranchement de Mézidon au Mans et pour le chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, seront immédiatement rendues.

ART. 12.

La Compagnie est autorisée à se procurer, au moyen de l'émission soit d'actions, soit d'obligations, à son choix, le capital nécessaire à l'exécution des lignes et embranchements concédés par la convention des 2 février et 6 avril 1855.

L'émission des obligations ne pourra être faite qu'en vertu d'une autorisation du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Ce Ministre déterminera les époques d'émission, règlera le mode, la forme et le taux de négociation, et fixera les époques et les quotités des versements successifs jusqu'à complète libération.

La Compagnie aura la faculté de verser en compte courant

au Trésor les sommes provenant des appels de fonds sur les actions et les obligations ; les intérêts de ce compte courant seront réglés tous les six mois au taux de quatre pour cent par an.

Les fonds versés au Trésor seront toujours à la disposition de la Compagnie pour l'exécution des travaux, mais ils ne pourront être retirés qu'avec l'autorisation du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Art. 13.

La faculté de rachat ne pourra être exercée par le Gouvernement que sur l'ensemble des lignes réunies, et seulement après le 1er janvier 1874. Le prix en sera réglé, pour l'ensemble desdites lignes, conformément aux dispositions de l'article 59 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg.

Art. 14.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics renonce, au nom de l'État, au partage des bénéfices au delà de huit pour cent stipulé dans les cahiers des charges relatifs au chemin de fer de l'Ouest et de Paris à Caen et à Cherbourg.

Art. 15.

Le cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, concernant le chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, est déclaré applicable à l'ensemble des lignes réunies, sous la réserve des conditions et modifications établies dans les articles ci-après.

Toutefois, le tarif établi audit cahier des charges, ainsi que les clauses relatives aux conditions de transport, notamment en ce qui concerne les militaires, les détenus, etc., ne seront applicables aux lignes de Paris à Rouen et de Rouen au Havre et aux embranchements de Dieppe et de Fécamp, qu'à partir du 1er janvier 1858, de telle sorte que la Compagnie conservera jusqu'à ladite époque, sur ces lignes, les avantages de toute nature résultant des cahiers des charges aujourd'hui existants.

La disposition du paragraphe précédent n'est pas applicable au service des dépêches; à l'égard de ce service, l'administration des postes jouira immédiatement des avantages stipulés par l'article 23 du présent cahier des charges, sous la condition, par elle, de payer, à titre de forfait, à la Compagnie, une somme annuelle de trois cent vingt-sept mille francs (327,000 fr.), mais seulement du 1er janvier 1855 jusqu'au 1er janvier 1865.

Art. 16.

Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés immédiatement, pour deux voies, sur les chemins de fer mentionnés en l'article 1er ci-dessus; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement, dont l'étendue ne pourra pas être inférieure au quart de la longueur totale.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs, d'établir la deuxième voie, dès que l'insuffisance d'une seule voie, par suite de l'accroissement de la circulation, sera constatée par l'administration.

L'excédant de largeur acquis par la Compagnie ne pourra être employé qu'à l'établissement de la deuxième voie.

Art. 17.

La distance entre Sillé-le-Guillaume et Fresnay, par le Mans, sera comptée, pour la perception des tarifs, soit de voyageurs, soit de marchandises parcourant la distance entière entre ces deux points, pour moitié de la distance réelle; en conséquence, les prix de transport appliqués à ce parcours ne seront que de moitié des tarifs homologués.

Toutefois, la Compagnie pourra s'exonérer de la réduction applicable à ce parcours spécial, en exécutant à ses frais, sur des plans approuvés par l'administration et après l'accomplissement des formalités exigées par la loi, un embranchement de Sillé-le-Guillaume à Fresnay.

Art. 18.

La Compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le Ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du Ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'établissement et d'emploi de ces appareils télégraphiques, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Art. 19.

Les formes et les dimensions des wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés, seront déterminées de concert par le Ministre de l'intérieur et par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la Compagnie entendue.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des wagons ordinaires de la Compagnie, cette dernière serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en serait fixé à raison de vingt centimes par compartiment et par kilomètre.

Art. 20.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont point nommément énoncés au tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagages, pesant isolément moins de cinquante kilogrammes.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont

applicables à ces paquets, colis ou excédants de bagages, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne et d'une même nature, tels que sucre, café, etc.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage, et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles de transport par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les trois cas ci-dessus, les tarifs seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cinquante kilogrammes, et, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes.

Art. 21.

Le tarif des objets divers est fixé de la manière suivante :

PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.		PÉAGE.	TRANSPORT.	TOTAL.
		fr. c.	fr. c.	fr. c
Wagon, chariot vide pouvant porter de trois à six tonnes		0 09	0 06	0 15
Au-dessus de six tonnes		0 12	0 08	0 20
Ne traînant pas de convoi	Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes	1 80	1 20	3 00
	Locomotive au-dessus de dix-huit tonnes	2 25	1 50	3 75
	Tender de sept à dix tonnes	0 90	0 60	1 50
	Tender au-dessus de dix tonnes	1 35	0 90	2 25

Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la machine locomotive avec son allége marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui à payer pour un wagon marchant à vide.

Art. 22.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 23.

Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises

circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit. Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit train journalier de la poste, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du Ministre des finances pour le transport des dépêches sur toute la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi seront réglés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et le Ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller ou au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante-et-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux

de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport à son profit des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ses convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie;

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches, tant sur les convois ordinaires que sur les convois spéciaux. Elle règlera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation;

Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris.

L'administration des postes fera entretenir à ses frais les voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la dis-

position de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris.

Toutefois, l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

12° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe;

13° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de postes ou d'entrepôts des dépêches, et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la

Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne et des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents prépcsés à l'échange et à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 24.

Le poids du chargement des wagons appartenant à d'autres Compagnies et admis à circuler sur les chemins de fer de la Compagnie pourra atteindre, sans augmentation de tarif, la limite du poids que la Compagnie adopte pour ses propres chargements.

Art. 25.

La somme que la Compagnie est tenue de verser chaque année au Trésor, pour les frais de contrôle, police et surveillance, sera réglée à raison de cent vingt francs par kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, pendant la construction, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera fixée en exécution de l'article 18 pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'État.

Art. 26.

La convention des 2 février et 6 avril 1855 et les actes qui s'y rapportent, ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Arrêté à Paris, les 2 février et 6 avril 1855.

Vu pour être annexé au projet de loi adopté dans la séance du 10 avril 1855.

Le Président du Corps législatif,
Signé : A. de Morny.
Les Secrétaires,
Signé : Joachim Murat,
Marquis de Chaumont-Quitry.
Ed. Dalloz,
Duc de Tarente.

Vu pour être annexé à la loi relative à la fusion des chemins de fer Normands et Bretons, et scellé du sceau du Sénat.

Le Sénateur, Secrétaire du Sénat,
Signé : baron T. de Lacrosse.

Vu pour être annexé à la loi du 2 mai 1855.

Le Ministre d'État,
Signé : Achille Fould.

CAHIER DES CHARGES

De la concession du chemin de fer de Paris à Cherbourg, déclaré applicable à l'ensemble des lignes réunies des chemins de fer de l'Ouest par l'article 15 du cahier des charges annexé à la loi du 2 mai 1855.

Art. 1er.

Le chemin de fer de Paris à Cherbourg, qui fait l'objet de la présente concession, s'embranchera sur le chemin de fer de Paris à Rouen en amont du souterrain de Rolleboise; il se dirigera sur Évreux, passera à ou près Conches, Serquigny, Bernay, Lisieux et Mézidon, et arrivera à Caen au point qui sera déterminé par l'administration.

De Caen, le chemin de fer se dirigera sur Cherbourg, suivant le tracé qui sera ultérieurement fixé par l'administration.

Le chemin de fer, ainsi défini, formera deux sections distinctes : la première, de Rosny à Caen ; la deuxième, de Caen à Cherbourg.

Art. 2.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et

périls, tous les travaux du chemin de fer de Paris à Cherbourg et à terminer les travaux, savoir :

Ceux de la première section, dans un délai de trois ans, et ceux de la deuxième section dans un autre délai de trois ans ; de manière qu'à l'expiration de six ans, les deux sections dont il s'agit soient praticables et exploitées dans toutes leurs parties.

Ces délais courront à dater du décret de concession.

Art. 3.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution de la première section, la somme de seize millions de francs (16,000,000 fr.).

En payement de cette subvention, la Compagnie recevra du caissier central du Trésor public, à des époques qui seront déterminées par le Ministre des travaux publics, en raison de l'avancement des travaux, une partie des obligations souscrites par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, en représentation du prêt fait par l'État, en exécution de la loi du 15 juillet 1840, déduction faite de celles qui sont payables à l'échéance du 15 mars 1853.

Les obligations seront reçues pour leur valeur au 1er juillet 1853, calculée au taux d'intérêt de trois et demi pour cent (3 1/2 0/0) par an. La dernière obligation ne pourra être exigée avant l'ouverture de la ligne entière.

L'appoint au delà de seize millions dont la Compagnie sera redevable devra être remboursé par elle, avec les intérêts au taux de trois et demi pour cent (3 1/2 0/0) par an, en deux termes égaux échéant le 15 mars 1854 et

le 15 mars 1855. Chacun de ces deux payements sera représenté par une obligation souscrite par la Compagnie, et négociable à l'ordre du caissier central du Trésor public.

Art. 4.

Le Ministre des travaux publics s'engage à garantir, au nom de l'État, à la Compagnie, pendant cinquante ans, l'intérêt à quatre pour cent (4 0/0), et l'amortissement calculé également à quatre pour cent (4 0/0), pour la même durée, d'une somme de quatorze millions quatre cent mille francs (14,400,000 fr.) qu'elle est autorisée à emprunter pour l'exécution de la première section.

Les obligations de l'emprunt ne pourront être émises qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et à la charge par la Compagnie de justifier de l'emploi en achats de terrains et en travaux et approvisionnements sur place d'une somme triple de celle dont l'émission aura été autorisée.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État : 1° de l'exécution des conditions approuvées par le Gouvernement pour la réalisation de son emprunt et pour l'emploi des fonds qui en proviendront; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation, et de ses recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des autres emprunts que la Compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux.

Lorsque l'État aura, à titre de gaant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt et d'amortissement, il sera rem-

boursé de ses avances, avec intérêts à quatre pour cent par an, sur les bénéfices nets de l'entreprise, excédant les quatre pour cent garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement d'intérêt ou de dividende quelconque au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 60.

Art. 5.

Le Ministre des travaux publics s'engage, en outre, à garantir au nom de l'État à la Compagnie, pendant les cinquante premières années de la concession, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'État et ceux de la Compagnie, un intérêt de quatre pour cent (4 0/0) sur le capital employé par elle à l'exécution des travaux de la ligne de Paris à Cherbourg, en sus de la subvention et de l'emprunt garanti, mentionné dans les articles 3 et 4 ci-dessus, sans toutefois que ce capital puisse, en aucun cas, excéder la somme de vingt-un millions six cent mille francs (21,600,000 fr.), pour la première section.

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'État ne pourra excéder huit cent soixante-quatre mille francs (864,000 fr.), pour la première section. Cette garantie d'intérêt demeurera tout entière invariablement attachée aux actions et ne pourra, dans aucun cas, être employée à assurer un supplément d'intérêt aux obligations.

Pour l'exécution de la clause de garantie qui précède, le

capital de premier établissement à la charge de la Compagnie sera arrêté et définitivement clos dix ans après le décret de concession.

Avant l'achèvement complet des travaux, la garantie de 4 0/0 ne sera due que pour les sommes dépensées à l'exécution des sections définitivement livrées à l'exploitation et dont l'emploi aura été dûment justifié.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure : 1° des frais de construction du chemin de fer; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation; 3° de ses recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital déterminé par l'administration.

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt, il en sera remboursé sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les quatre pour cent garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 60.

Art. 6.

A toute époque après l'expiration des deux premières

années, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, si, pendant cinq années consécutives, l'État était forcé de faire un complément pour payer les intérêts qu'il a garantis, le Ministre aura le droit de prendre en main l'administration et la direction du chemin de fer pour le compte de la Compagnie.

Dès que le chemin de fer, administré par l'État, arrivera à donner plus de quatre pour cent pendant trois années consécutives, la Compagnie rentrera en possession de ses droits.

Art. 7.

Après l'ouverture de la ligne entière de Paris à Cherbourg, si le produit net de l'exploitation excède huit pour cent du capital dépensé par la Compagnie, moitié de l'excédant sera attribué à l'État. Les sommes empruntées par la Compagnie en vertu des dispositions des articles 4 et 8, et dont l'amortissement et les intérêts seront garantis par l'État, ne figureront dans le capital dépensé par la Compagnie que jusqu'après leur amortissement.

Art. 8.

Pour l'exécution de la deuxième section, le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie les terrains, ouvrages d'art, stations, ateliers et maisons de gardes, ou, si le Gouvernement le préfère, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, la somme nécessaire pour couvrir les dépenses ci-dessus énumérées, que la loi du 11 juin 1842 met à la charge de l'État. La subvention, s'il y a lieu, sera réglée d'avance, de gré à gré et à forfait, d'après les projets et devis qui seront dressés par les

ingénieurs de l'État, et approuvés par l'administration supérieure, la Compagnie entendue.

La Compagnie sera, dans tous les cas, chargée de la voie de fer, y compris la fourniture du sable, les clôtures, et de l'établissement du matériel mobilier et immobilier, dépenses que la loi du 11 juin 1842 met à la charge des Compagnies. Elle pourra emprunter, sous la garantie de l'État, les deux cinquièmes (2/5) du capital nécessaire pour ces travaux, et elle jouira de la garantie d'intérêt pour les trois cinquièmes (3/5) restants, le tout dans les conditions ordinaires stipulées aux articles 5 et 6 ci-dessus.

Un décret du Président de la République fixera le montant, le mode et les conditions du payement de la subvention, ainsi que les sommes sur lesquelles porteront la garantie d'emprunt et la garantie d'intérêt.

Art. 9.

Dans le cas où les terrassements et travaux d'art de la deuxième section seraient exécutés par l'État, la Compagnie sera tenue d'en prendre livraison à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, stations dont le Ministre déterminera le nombre et l'emplacement par sections contiguës, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison, et la Compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal con-

tradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie pour les terrassements.

La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est réglée par le présent article, et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

Art. 10.

A dater de l'entrée en possession, définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée au même article.

Art. 11.

Immédiatement après la prise de possession définitive, par la Compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé contradictoirement, entre l'administration et ladite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances;

2° L'état des travaux d'art et de terrassements, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes, et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

Au fur et à mesure de la livraison des bâtiments des sta-

tions et autres construits par l'État, il en sera dressé dans les mêmes formes un état descriptif, qui sera annexé à l'état des lieux ci-dessus mentionné.

Art. 12.

A dater de l'homologation de la convention, la Compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, de deux mois en deux mois, et par sections de vingt kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle d'un cinq millième, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 13 ci-après, la disposition et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 13.

Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour

une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La Compagnie concessionnaire sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie dès que l'insuffisance d'une seule voie, par suite de l'accroissement de la circulation, sera constatée par l'administration.

L'excédant de largeur acquis par la Compagnie concessionnaire ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Art. 14.

La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour une voie, à quatre mètres cinquante centimètres (4^m50). Sur les points où deux voies seront établies, la largeur est fixée à huit mètres trente centimètres (8^m30) en couronne dans les parties en levée, et à sept mètres quarante centimètres (7^m40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m44 à 1^m45). La distance entre les deux voies, dans les parties où elles seront établies, sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1^m80), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. La largeur des accotements ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1^m50) dans les parties en levée, et à un mètre (1^m00) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 15

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500^m00), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer snr des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas huit millimètres par mètre ; il pourra cependant être porté à dix millimètres par mètre dans quelques cas rares et exceptionnels, et avec l'approbation spéciale de l'administration.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 16.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

La station de Caen sera commune à la première et à la deuxième section, dans des proportions qui seront déterminées par l'administration.

La station de Mézidon et celle de Caen seront communes au chemin de fer de Paris à Cherbourg et au chemin du Mans sur Caen.

La station de Serquigny sera commune à l'embranchement de Serquigny sur Elbeuf et Tourville.

Les redevances à payer, s'il y a lieu, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'administration supérieure, les Compagnies entendues.

La même faculté pourra, d'ailleurs, être accordée aux Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchements sur le chemin de fer de Paris à Cherbourg, pour les stations établies à l'origine desdits chemins.

Art. 17.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 18.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m00) pour la route nationale, de sept mètres (7^m00) pour la route départementale, de cinq mètres (5^m00) pour le chemin

vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4^{m}00) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5^{m}00) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trente centimètres (4^{m}30) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8^{m}00), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0^{m}80) au moins.

Art. 19.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres (8^{m}00) pour la route nationale, à sept mètres (7^{m}00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^{m}00) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^{m}00) pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7^{m}40), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4^{m}30).

Art. 20.

Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 18.

Quant à l'ouverture du débouché et la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

ART. 21.

Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

ART. 22.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra excéder trois centimètres ($0^{m}03$) par mètre pour les routes nationales et départementales, et cinq centimètres ($0^{m}05$) pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

ART. 23.

Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et départementales et des rivières ou canaux de navigation ou de flottage, ainsi que les déplacements des routes nationales et départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la cons-

truction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 24.

Dans le cas où des routes nationales ou départementales ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes de plus de trois centimètres ($0^{m}03$). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 25.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes nationales ou départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 26.

A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de

payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes nationales et départementales et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour la durée et l'exécution de ces travaux provisoires.

Art. 27.

Sur la première section, les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins sept mètres quarante centimètres (7^m40) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5^m50) de hauteur sous clef à partir de la surface du chemin, et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m30).

Toutefois, la Compagnie aura la faculté de construire, pour une seule voie, les trois tunnels à percer entre la vallée de la Seine et le vallon de la forêt de Rosny, entre la vallée de l'Eure et le grand vallon du val David, entre la vallée de la Toucque et celle de la Vic.

Dans le cas où, par application du paragraphe 2 de l'article 13, le Gouvernement exigerait de la Compagnie la pose

de la seconde voie de fer, il pourra également, s'il le juge nécessaire à la sécurité publique, exiger que les tunnels soient ouverts pour une seconde voie.

Dans chacun de ces souterrains, le chemin de fer aura quatre mètres cinquante centimètres (4^m50) en couronne. La hauteur sous clef et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie seront les mêmes que celles qui sont indiquées ci-dessus pour les tunnels à double voie.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 28.

Les puits d'aérage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

Art. 29.

La Compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûte, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierres de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur desti-

nation. Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, et de trente kilogrammes dans le cas où la Compagnie voudrait poser des rails sur longrines.

Art. 30.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 31.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle

puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

ART. 32.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

ART. 33.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

ART. 34.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement,

pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 35.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 36.

Pendant la durée des travaux qu'elle effectuera par des moyens et des agents à son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges, et de vérifier les éléments des comptes des dépenses dont l'intérêt est garanti par l'État.

Art. 37.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer, de manière que ces parties puissent être

livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 38.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances ; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition, dûment certifiée, des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 39.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu

annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 40.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement à la caisse centrale du Trésor, conformément à l'article 67 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 41.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue

de plein droit de la concession du chemin de fer et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu au paragraphe précédent, la somme de deux millions de francs déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 70, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 42.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

La partie non encore restituée du cautionnement deviendra la propriété de l'Etat.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de

tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article qui précède ainsi que du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 43.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport des voyageurs.

Art. 44.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 45.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus. Elles devront consumer leur fumée et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle. Elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de la deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées;

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées à vitres.

Les places seront numérotées dans les voitures de troisième classe comme dans celles de première et de seconde classe.

Les voitures de toutes les classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 46.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 47.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la ligne entière de

Paris à Cherbourg, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes ; entre dix et vingt kilogrammes, il payera comme vingt kilogrammes ; entre vingt et trente kilogrammes, il payera comme trente kilogrammes, etc.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excèdera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF (Par tête et par kilomètre.) *Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.*	PRIX de péage.	PRIX de transport	PRIX TOTAL.
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	» f 007c	» f 033c	» f 10c
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	» 050	» 025	» 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	» 037	» 018	» 055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait...	» 07	» 03	» 10
Veaux et porcs	» 025	» 015	» 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	» 01	» 01	» 02
(Par tonne et par kilomètre.)			
Poissons.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs	» 30	» 20	» 50
Marchandises.			
Première classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	» 10	» 08	» 18
Deuxième classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons	» 09	» 07	» 16
Troisième classe. — Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	» 08	» 06	» 14
Houille, marne, cendres, fumier et engrais	» 06	» 04	» 10
Objets divers.			
Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide	» 06	» 06	» 12
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machines locomotives ne traînant pas de convoi	» 15	» 10	» 25
(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.)			
(Par pièce et par kilomètre).			
Voitures à deux ou à quatre roues, à un fonds et à une seule banquette dans l'intérieur	» 15	» 10	» 25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur	» 18	» 14	» 32
(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, payeront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires, dans chaque département, par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

ART. 43.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

ART. 49.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

ART. 50.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500 k.) ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000 k.).

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000 k.), ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000 k.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 51.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes (200 k.) ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagages ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport

seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 fr. 40)

Art. 52.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par le Ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux

de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle sera tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 53.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique, rendus en exécution de l'article 44 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 54.

Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 55.

Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes, et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56.

Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments

spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie ;

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'employer une ou deux voitures spéciales, le transport cessera d'être gratuit et sera payé à raison de vingt-cinq centimes au plus par kilomètre et par voiture pour tous les convois autres que les trains rapides marchant à des vitesses exceptionnelles. Pour ces derniers, les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse et fixés de gré à gré ou à dire d'experts. Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance ;

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du Ministre des finances pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne ;

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le Ministre des travaux publics et le Ministre des finances, la Compagnie entendue ;

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante et quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt cinq centimes pour

chaque voiture en sus de la première, à moins que le transport ne soit fait par des trains rapides, marchant à des vitesses exceptionnelles, auquel cas les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse, et fixés de gré à gré ou à dire d'experts ;

6° La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises ;

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance ;

8° Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie ;

9° L'administration des postes fera construire, à ses frais, les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle règlera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie ;

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmenta-

tion des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation;

11° La Compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourra faire construire des bureaux d'entrepôt des dépêches, et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement ne devront pas excéder huit mètres en tous sens;

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts;

13° Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie;

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entrave aux différents services de la ligne ou des stations.

Art. 57.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et

prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Art. 58.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques ; de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents

graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Art. 59.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 2 pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait

droit à l'expiration de la concession, selon l'article 60 ci-après.

Art. 60.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 37.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert,

et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 61.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 62.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 63.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des

charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Cherbourg, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Paris à Cherbourg, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord

sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation de chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 0/0) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 0/0) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

Art. 64.

La Compagnie se soumettra, dans l'exécution du chemin de fer, aux dispositions des circulaires de l'administration des travaux publics des 20 mars 1849 et 10 novembre 1851, portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 65.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

ART. 66.

Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois, dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

ART. 67.

Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs-commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de ladite Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 40 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor une somme qui ne pourra excéder trente-cinq mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

ART. 68.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

Art. 69.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70.

Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la Compagnie sera tenue de déposer une somme de deux millions de francs (2,000,000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de deux millions formera le cautionnement de l'entreprise, applicable, savoir :

A l'exécution de la première section....	1,200,000 fr.
A l'exécution de la deuxième section....	800,000
Total............	2,000,000 fr.

Le cautionnement sera rendu à la Compagnie, conformément à l'article 41.

Art. 71.

A dater du jour où la première section du chemin de fer de Paris à Cherbourg sera livrée à la circulation sur toute

son étendue, les articles 53, 54, 55, 56 et 57 du présent cahier des charges seront appliqués au chemin de fer de Paris à Rouen, pour tout ce qui sera en provenance ou à destination d'un point quelconque de la ligne de Paris à Cherbourg.

Les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets divers provenant ou à destination d'un point quelconque de la ligne de Cherbourg, ne payeront, pour le parcours d'une partie quelconque du chemin de fer de Paris à Rouen, que les prix fixés par le tarif spécial du chemin de fer de Cherbourg.

Dans le cas où la Compagnie concessionnaire du chemin de Cherbourg abaisserait les prix de ses tarifs, l'administration aura le droit d'exiger que la taxe réellement perçue par kilomètre entre la gare destinataire ou expéditrice et l'embranchement de Rosny soit appliquée à la distance parcourue sur le chemin de fer de Rouen.

Art. 72.

Les machines ne traînant pas de convoi, les wagons et voitures vides appartenant à la Compagnie qui deviendra concessionnaire du chemin de fer du Mans sur Caen, et circulant sur la section de Mézidon à Caen, seront affranchis de tout péage.

Les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets divers provenant ou à destination d'un point quelconque du chemin de fer du Mans sur Caen, auront droit à une réduction de vingt-cinq pour cent sur le péage réglé par le présent cahier des charges.

Art. 73.

Les machines ne traînant pas de convoi, les wagons et

voitures vides appartenant à la Compagnie qui deviendra concessionnaire du chemin de fer de Rouen à Caen, et circulant sur la section de Serquigny à Caen, seront affranchis de tout péage.

Les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets divers provenant ou à destination d'un point quelconque du chemin de fer de Rouen à Caen, auront droit à une réduction de vingt-cinq pour cent sur le péage réglé par le présent cahier des charges.

Art. 74.

Les conventions à passer par le Ministre des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets du Président de la République.

Art. 75.

Lesdites conventions ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté, à Paris, le 19 avril 1852.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : N. Lefebvre-Duruflé.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 16 JUIN 1855

Portant autorisation de la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 7 avril 1855, qui approuve la convention passée, les 2 février et 6 avril, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, et les Compagnies concessionnaires des chemins de Paris à Saint-Germain avec ses embranchements, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, et de Paris à Caen et à Cherbourg, pour la réunion en une seule concession desdits chemins de fer, et de celui de Dieppe et de Fécamp, acquis par traité du 30 janvier 1855, ratifié par l'Assemblée générale de Dieppe et Fécamp, le 2 avril suivant ; ladite convention faisant, en outre, concession à la nouvelle entreprise ;

1° D'un embranchement de Serquigny à Rouen ;

2° D'un embranchement de Lisieux à Honfleur ;

3° D'un embranchement dirigé d'un point, soit de la ligne de Paris à Caen, soit de la ligne de l'Ouest, sur la ligne de Mézidon au Mans;

4° D'un chemin de fer d'Argentan à Granville;

5° Du prolongement de Rennes à Brest;

6° Du prolongement de Rennes à Redon;

7° De l'embranchement de Rennes à Saint-Malo;

8° D'un chemin de fer du Mans à Angers;

Vu les ratifications données respectivement par les Compagnies de Paris à Saint-Germain, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, et de Paris à Caen et à Cherbourg, dans les Assemblées générales des actionnaires en date des 1er mars 1855, 3 mai 1853, 31 mars 1853, 5 mars 1855 et 4 mai 1853;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Article 1er.

La Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite Société tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 13 juin 1855, devant Mes Ducloux et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2.

La nomination du président du Conseil d'administration de la Société sera soumise à l'approbation de notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

ART. 3.

La présente autorisation pourra être révoquée, en cas de violation ou de non-exécution des dispositions du présent décret et des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

ART. 4.

La Société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au préfet de police, à la chambre de commerce et au greffe du tribunal de commerce du siége de la Société.

ART. 5.

Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine, et enregistré, avec l'acte d'association, au greffe du tribunal de commerce du département de la Seine.

Fait au palais des Tuileries, le 16 juin 1855.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

STATUTS

DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Par-devant Mes Ferdinand-Léon Ducloux et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

1° M. Joseph-François-Casimir, baron de l'Espée, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, demeurant à Paris, passage Sandrié, n° 7 ;

2° M. Émile Pereire, directeur de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, n° 5 ;

3° M. Jean-Charles Rivet, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, demeurant à Paris, rue du Marché-d'Aguesseau, n° 8;

4° M. Samuel-Justin-Napoléon-Prosper, comte de Chasseloup-Laubat, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, demeurant à Paris, rue de la Bienfaisance, n° 11 ;

5° M. Charles-Pierre-Eugène Laffitte, président du Conseil

d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, demeurant à Paris, place de la Concorde, n° 6;

Lesquels :

1° M. le baron de l'Espée, agissant au nom du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, auquel Conseil les pouvoirs nécessaires ont été conférés par délibération de l'Assemblée générale des actionnaires en date du 3 mai 1853, et en vertu de la délégation spéciale de pouvoirs que lui a donnée aux fins ci-après ledit Conseil, par sa délibération en date du 21 mars 1855, desquelles délibérations des extraits, qui seront enregistrés en même temps que les présentes, sont demeurés ci-annexés, après avoir été certifiés valables par M. le baron de l'Espée;

2° M. Émile Pereire, agissant au nom du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, auquel Conseil les pouvoirs nécessaires ont été conférés par délibération de l'Assemblée générale des actionnaires, en date du 1er mars 1855, et en vertu de la délégation spéciale de pouvoirs que lui a donnée aux fins ci-après ledit Conseil, par sa délibération en date du 9 mars 1855, desquelles délibérations des extraits, qui seront enregistrés en même temps que les présentes, sont demeurés ci-annexés, après avoir été certifiés valables par MM. d'Eichthal et Émile Pereire;

3° M. Charles Rivet, agissant au nom du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, auquel Conseil les pouvoirs ont été conférés par délibération de l'Assemblée générale des actionnaires, en date du 5 mars 1855, et en vertu de la délégation spéciale de pouvoirs que lui a donnée aux fins ci-après ledit Conseil, par sa délibération

en date du 13 mars 1855, desquelles délibérations des extraits, qui seront enregistrés en même temps que les présentes, sont demeurés ci-annexés, après avoir été certifiés valables par M. Charles Rivet ;

4° M. le comte de Chasseloup-Laubat, agissant au nom du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, auquel Conseil les pouvoirs nécessaires ont été conférés par délibération de l'Assemblée générale des actionnaires en date du 4 mai 1853, et en vertu de la délégation spéciale de pouvoirs que lui a donnée aux fins ci-après ledit Conseil, par sa délibération en date du 29 mars 1855, desquelles délibérations des extraits, qui seront enregistrés en même temps que les présentes, sont demeurés ci-annexés, après avoir été certifiés valables par M. le comte Prosper de Chasseloup-Laubat ;

5° M. Charles Laffitte, agissant au nom du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, auquel Conseil les pouvoirs nécessaires ont été conférés par délibération de l'Assemblée générale des actionnaires en date du 31 mars 1853, et en vertu de la délégation spéciale de pouvoirs que lui a donnée aux fins ci-après ledit Conseil, par sa délibération en date du 27 mars 1855, desquelles délibérations des extraits, qui seront enregistrés en même temps que les présentes, sont demeurés ci-annexés, après avoir été certifiés valables par M. Charles Laffitte ;

Ont exposé ce qui suit :

Par un traité arrêté le 30 janvier dernier, les Compagnies anonymes du chemin de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Paris à Saint-Germain, et de Paris à Caen et à Cherbourg, ont formé, sous le titre de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest*, une Société

ayant pour objet l'exploitation des chemins de fer de Paris à Saint-Germain et Argenteuil, d'Auteuil, de Versailles (rive droite et rive gauche), de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Rouen à Dieppe et à Fécamp, de l'Ouest, de Paris à Caen et à Cherbourg, ainsi que la construction et l'exploitation des lignes et prolongements qui seraient concédés à cette Société.

Les cinq Compagnies ont apporté toutes leurs concessions antérieures, leur actif et leur passif, sans aucune réserve.

La Compagnie de Rouen a, en outre, fait apport des droits résultant à son profit, du traité intervenu à la même date entre elle et les représentants de la Compagnie des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp pour l'achat des lignes faisant partie de ladite concession, lequel traité a été approuvé par une délibération de l'Assemblée générale de la Compagnie de Dieppe et de Fécamp, en date du 2 avril 1855, délibération dont un extrait, qui sera enregistré en même temps que les présentes, est demeuré ci-annexé, après avoir été certifié valable par M. le comte d'Alton-Shée, président du Conseil d'administration de ladite Compagnie.

Puis, par une convention portant les dates des 2 février et 6 avril 1855, M. le Ministre des travaux publics, sous la réserve de la ratification du Gouvernement, a approuvé ces traités, mais à la charge par les Compagnies fusionnées, qui ont accepté, d'exécuter les lignes et embranchements suivants :

D'Argentan à Granville;
De Serquigny à Rouen;
De Lisieux à Honfleur;
D'un point de la ligne de Mézidon au Mans, sur la ligne, soit de Mantes à Cherbourg, soit de l'Ouest;

De Rennes à Brest;
De Rennes à Saint-Malo;
De Rennes à Redon;
Du Mans à Angers.

Un décret, rendu le 7 avril 1855, a approuvé et rendu définitive cette convention.

Dans cet état, les comparants, ès-qualités susdites, déclarent arrêter ainsi qu'il suit les statuts de la nouvelle Société :

TITRE Ier.

Formation et objet de la Société. — Dénomination. — Siége. — Durée.

Art. 1er.

Il est formé par ces présentes, entre les propriétaires des actions ci-après créées, une Société anonyme ayant pour objet :

1° L'exploitation des chemins de fer :
De Paris à Saint-Germain, Argenteuil et Auteuil;
De Paris à Versailles (rive droite et rive gauche);
De Paris à Rouen;
De Rouen au Havre;
De Rouen à Dieppe et à Fécamp;
De l'Ouest;
De Paris à Caen et à Cherbourg;

Tous ces chemins concédés par lois et décrets des 19 juillet 1835, 15 juillet 1840, 11 juin 1842, 19 juillet 1845, 13 mai 1851, 16 juillet 1851, 8 juillet 1852, et 18 août 1852;

2° L'achèvement des travaux de ceux de ces chemins qui ne sont pas encore entièrement construits;

3° La construction et l'exploitation des lignes et embranchements désignés dans la convention passée, les 2 février et 6 avril 1855, avec M. le Ministre des travaux publics, et définitivement concédés par le décret du 7 avril 1855 ;

4° La construction et l'exploitation de toutes autres lignes de prolongement ou d'embranchement qui pourraient être concédées à la Société.

Toutes ces concessions sont apportées par les comparants en leurs noms et qualités susdites, et appartiendront à la Société, aux charges, clauses et conditions énoncées :

1° Dans le traité fait, le 30 janvier 1855, entre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen et la Compagnie des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp;

2° Dans le traité de fusion fait, le 30 janvier 1855, entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Saint-Germain, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Paris à Caen et à Cherbourg;

3° Dans la convention arrêtée, les 2 février et 6 avril 1855, entre M. le Ministre des travaux publics et les cinq Compagnies, et dans le cahier des charges annexé au décret du 7 avril 1855.

Art. 2.

La Société prend la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.*

Art. 3.

Le siége de la Société et son domicile sont établis à Paris.

ART. 4.

La Société commencera à partir de la date du décret qui l'aura autorisée, et finira avec la concession.

TITRE II.

De la concession.

ART. 5.

Les comparants ès-noms ayant apporté les lignes de chemins de fer concédées aux Sociétés de Paris à Saint-Germain, Argenteuil et Auteuil, Paris à Rouen, Rouen au Havre, Dieppe et Fécamp, l'Ouest, Paris à Caen et à Cherbourg, la Compagnie se trouve entièrement aux lieu et place desdites Sociétés.

La Concession comprend, en outre, en vertu du décret du 7 avril 1855, les lignes et embranchements suivants :

Embranchement de Serquigny à Rouen;

Embranchement de Lisieux à Honfleur;

Embranchement dirigé d'un point, soit de la ligne de Paris à Caen, soit de la ligne de l'Ouest, sur la ligne de Mézidon au Mans;

Chemin d'Argentan à Granville;

Prolongement de Rennes à Brest;

Prolongement de Rennes à Redon;

Embranchement de Rennes à Saint-Malo;

Chemin du Mans à Angers.

TITRE III.

Fond social. — Actions. — Versements.

Art. 6.

Le fonds social, composé des apports mentionnés à l'article 5 et des valeurs de toute nature servant à l'exploitation, est divisé en trois cent mille actions donnant droit chacune à un trois cent millième dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices nets de l'entreprise.

Les actions sont au porteur; toutefois, le Conseil d'administration peut autoriser la délivrance de titres nominatifs.

Art. 7.

Les titres définitifs ne seront remis aux propriétaires des actions de l'Ouest et de Cherbourg qui ont encore des versements à opérer, que sur les récépissés desdits versements.

Les actionnaires de ces deux Compagnies qui n'opéreront pas leur versement aux époques déterminées devront l'intérêt, pour chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent par an.

La Société pourra exercer l'action personnelle contre les retardataires; elle pourra aussi, soit distinctement de la poursuite personnelle, soit concurremment avec elle, faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'article 32. A partir du quinzième jour après cette publication, la Société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire pro-

céder à la vente des actions sur duplicata, à la Bourse de Paris, et par le ministère d'un agent de change. La vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles; le déficit sera à la charge des obligés aux versements, mais dans les limites de l'article 12; l'excédant du prix de la vente, s'il y en a, appartiendra à l'actionnaire retardataire.

Art. 8.

Les titres sont extraits d'un registre à souche, frappés du timbre sec de la Compagnie et revêtus de la signature de deux administrateurs ou d'un administrateur et d'un employé délégué, à cet effet, par le Conseil d'administration.

La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre; celle des actions nominatives s'opère conformément à l'article 36 du Code de commerce.

Art. 9.

Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale ou dans toute autre caisse qu'il désignera; il déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, le mode de délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée, dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

Art. 10.

Les actions sont indivisibles; la Société ne reconnaît qu'un

seul propriétaire pour chaque action. Tous les copropriétaires d'une action seront tenus, dès lors, de se faire représenter auprès de la Société par une seule et même personne.

Art. 11.

Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe ; la possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la Société.

Les héritiers ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration ; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'Assemblée générale.

Art. 12.

Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action ; au delà tout appel de fonds est interdit.

TITRE IV.

Administration.

Art. 13.

La Compagnie est administrée par un Conseil composé de dix-huit membres.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés à la caisse de la Société.

Art. 14.

Les administrateurs sont nommés par l'Assemblée générale des actionnaires; leurs fonctions durent cinq années; ils peuvent être réélus; leur remplacement s'opère dans l'ordre fixé par un tirage au sort.

En cas de vacance, l'Assemblée générale, lors de sa première réunion, et sur la proposition du Conseil d'administration, procède au remplacement; dans le cas où, par suite de vacances survenues dans l'intervalle de deux Assemblées générales, le nombre des administrateurs descendrait au-dessous de douze, il serait pourvu provisoirement au remplacement, par le Conseil d'administration, jusqu'à concurrence de ce nombre.

Art. 15.

Par dérogation à l'article 14 qui précède, le premier Conseil d'administration sera composé des membres dont les noms suivent, savoir :

MM. Le baron Benoist d'Azy (Paul),
Blount (Edward),
Chaplin (William),
Le comte de Chasseloup-Laubat (Prosper),
Dailly (Alfred),
Le vicomte Duchatel (Napoléon),
Gervais (Alexis),
Glyn (George-Grinfell),
Jubelin (Jean-Guillaume),
Le comte de Kersaint (Charles),

Laffitte (Charles),
Le baron de l'Espée (Casimir),
Le duc de Noailles,
Pereire (Émile),
Rivet (Charles),
Rodrigues (Édouard),
Simons (Ernest),
Thurneyssen (Auguste).

Ce premier Conseil ne sera soumis à aucun renouvellement jusques et y compris une année après l'époque fixée par le cahier des charges pour la mise en exploitation de la ligne principale de Rennes à Brest.

Après cette époque il sera nommé conformément à l'article 14.

Art. 16.

Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société :

Il passe et autorise les marchés de toute nature ;

Il autorise les achats de terrain et immeubles nécessaires pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer ;

Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation ;

Il fixe les dépenses générales de l'administration ;

Il autorise tout achat ou vente d'objets mobiliers ;

Il autorise la vente des terrains et bâtiments inutiles, la recette des prix de vente ;

Il autorise toute mainlevée d'opposition ou d'inscription hypothécaire, ainsi que tous désistements de privilége, ;
ou sans payement ;

Il exerce toutes actions judiciaires et autorise tous compromis ou transactions ;

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve ;

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la Société ; il donne toutes quittances ;

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation, sous les conditions déterminées par le cahier des charges ;

Il fait les traités relatifs à l'exécution de l'article 63 du cahier des charges, annexé à la loi du 8 juillet 1852 ;

Il adresse au Gouvernement toutes demandes de prolongement ou d'embranchement et de concession de toute nature, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'Assemblée générale ;

Il nomme ou révoque tous employés et agents, détermine leurs attributions et fixe leurs traitements ou salaires;

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la Compagnie ;

Il détermine, dans les conditions du cahier des charges, les modifications à apporter au tarif, les transactions y relatives et le mode de perception des prix du tarif ;

Il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société ;

Il soumet à l'Assemblée générale, sauf ce qui sera dit ci-après, article 17, toutes propositions d'emprunt, de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traités avec d'autres Compagnies, de prolongation ou renouvellement de la concession, de modifications ou additions aux statuts, et notamment d'augmentation du fonds social et de prorogation ou dissolution de la Société;

Il présente chaque année à l'Assemblée générale le compte de sa gestion.

ART. 17.

Le Conseil d'administration pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'Assemblée générale, il en fixe le mode et les conditions.

Tous pouvoirs sont dès à présent donnés au Conseil d'administration pour convertir les divers titres qui forment la dette des anciennes Compagnies, comme aussi pour négocier, aux termes et dans les limites des articles 7 et 12 du cahier des charges de la concession, les emprunts que la Société est autorisée à contracter sous la garantie de l'État.

ART. 18.

Le Conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telle personne que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut aussi déléguer à un ou plusieurs de ses membres la totalité ou partie de ses pouvoirs généraux pour l'administration des affaires sociales.

ART. 19.

Conformément à l'article 32 du Code de commerce, les membres du Conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire, relativement aux engagements de la Société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

ART. 20.

Le Conseil d'administration nomme chaque année un président.

En cas d'absence du président, le Conseil désigne celui de ses membres qui doit en remplir les fonctions.

Le président peut être réélu.

ART. 21.

Le Conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, et au moins deux fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Dans le cas où cinq administrateurs seulement sont présents, les délibérations ne sont valables qu'autant qu'elles sont prises à l'unanimité.

ART. 22.

Nul ne peut voter par procuration dans le Conseil d'administration de la Compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou de plusieurs administrateurs absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, dont le jour sera fixé par

la lettre d'invitation et à huitaine au plus tôt, ou d'adresser par écrit leur opinion au président. Celui-ci en donnera lecture au Conseil ; après quoi, la délibération sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la Compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le Gouvernement, en vertu du cahier des charges.

Art. 23.

Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le membre qui aura présidé à la délibération.

Les copies ou extraits de ces délibérations, à produire en justice ou ailleurs, sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

Art. 24.

Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la Société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la Société, les transactions, marchés et actes engageant la Société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la Banque et sur tous les dépositaires des fonds de la Compagnie, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du Conseil à un seul administrateur ou à toute autre personne.

Art. 25.

Les fonctions des administrateurs sont gratuites ; ils reçoi-

vent des jetons de présence dont la valeur est déterminée par l'Assemblée générale.

TITRE V.

Assemblée générale.

Art. 26.

L'Assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Art. 27.

L'Assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année avant le 1er mai. En outre, le Conseil d'administration peut convoquer extraordinairement une Assemblée générale toutes les fois qu'il en reconnaît l'utilité.

Art. 28.

Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'Assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même. La forme des pouvoirs est déterminée par le Conseil d'administration.

L'Assemblée générale est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente au moins, et représentent le vingtième du fonds social.

Art. 29.

Dans le cas où, sur une première convocation, les action-

naires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'Assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation à vingt jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'Assemblée générale dans cette seconde réunion sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées; mais elles ne peuvent porter que sur les objets mis à l'ordre du jour de la première réunion, et indiqués dans les avis de convocation.

Art. 30.

A l'exception du cas prévu par le paragraphe 2 de l'article 17, les délibérations relatives aux emprunts ne peuvent être prises que dans une Assemblée générale réunissant le dixième au moins du fonds social.

Les délibérations relatives aux demandes d'embranchement ou de prolongement, ainsi que celles qui auraient pour objet des traités d'acquisitions, apports, réunions, fusions ou alliances avec d'autres compagnies, la modification des Statuts et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation on dissolution de la Société, ou enfin, d'autres concessions qui pourraient lui être faites en dehors de celles prévues en l'article 1er, ne peuvent être prises que dans une Assemblée générale réunissant le cinquième au moins du fonds social.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par les paragraphes qui précèdent pour la validité des opérations de l'Assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation à un mois d'intervalle.

Les délibérations de l'Assemblée générale, réunie en vertu

de cette deuxième convocation, seront valables, pourvu que les actionnaires, au nombre de trente, représentent au moin le dixième du fonds social.

Les décisions relatives aux objets mentionnés dans le présent article ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement. Toutefois, cette approbation n'est pas nécessaire pour tout emprunt de quinze millions et au-dessous.

Art. 31.

Les convocations ordinaires et extraordinaire sont annoncées par un avis inséré, trente jours au moins avant l'époque de la réunion, dans deux journaux d'annonces légales à Paris; ce délai est réduit à quinze jours dans le cas de la seconde convocation.

La réunion a lieu, à Paris, au lieu désigné par la convocation.

Lorsque l'Assemblée générale a pour objet de délibérer sur les propositions mentionnées en l'article 30, les avis de convocation doivent en faire mention.

Art. 32.

Les propriétaires d'actions, domiciliés en France, ou leurs fondés de pouvoirs, doivent, pour avoir le droit d'assister à l'Assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie à Paris, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Les actionnaires domiciliés à l'étranger peuvent faire le dépôt de leurs titres entre les mains des personnes qui seront désignées par le Conseil d'administration, et les certificats de

dépôt, de même que les procurations, devront être déposés, à Paris, dans le délai ci-dessus indiqué.

Il est remis à chaque déposant une carte d'admission; cette carte est nominative et personnelle. Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 9 donnent droit, par le dépôt de vingt actions ou plus, à la remise des cartes d'admission à l'Assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de trois jours avant l'époque fixée pour l'Assemblée générale.

Art. 33.

L'Assemblée générale est présidée par le président du Conseil d'administration, et, en cas d'empêchement, par le membre que le Conseil d'administration aura désigné à cet effet.

Les deux plus forts actionnaires présents à l'ouverture de la séance remplissent les fonctions de scrutateurs, et, sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux jusqu'à acceptation.

Le secrétaire est désigné par le bureau.

Art. 34.

L'Assemblée générale entend et discute les comptes et les approuve s'il y a lieu. Elle fixe les dividendes.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autre cause.

Elle statue sur les propositions d'acquisitions et aliénations d'immeubles autres que celles désignées aux paragraphes 3 et 7 de l'article 16.

Elle délibère sur les propositions qui doivent lui être sou-

mises en exécution des présents Statuts, et donne au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires.

Elle prononce, enfin, en se renfermant dans les limites des Statuts, sur tous les intérêts de la Société.

Art. 35.

Les délibérations de l'Assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

La majorité doit être des deux tiers dans les cas où les délibérations portent sur les objets spécifiés en l'article 30.

Vingt actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Le scrutin a lieu lorsqu'il est réclamé par dix membres au moins.

Art. 36.

Les délibérations de l'Assemblée générale, prises conformément aux Statuts, obligent les actionnaires présents ou absents.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux. Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice sont certifiés par le président du Conseil d'administration.

Art. 37.

Une feuille de présence destinée à constater le nombre des membres assistant à l'Assemblée, et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute de chacun des procès-verbaux, ainsi que les pouvoirs.

Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entran. en séance.

TITRE VI.

Intérêts. — Comptes annuels. — Dividendes. — Fonds de réserve. — Amortissement.

Art. 38.

Un inventaire général de l'actif et du passif de la Société sera dressé le 31 décembre de chaque année ; cet inventaire sera soumis à l'Assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

Art. 39.

Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, et généralement toutes les charges sociales.

Art. 40.

Après le payement des charges mentionnées dans l'article précédent, il est prélevé chaque année sur les bénéfices nets :

1° Une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement, et calculée de telle sorte que le capital de cent cinquante millions, dont l'intérêt à trois et demi pour cent est garanti par l'État, soit complétement amorti cinq ans avant

l'expiration de la concession, l'amortissement devant s'opérer à raison de cinq cents francs par action;

2° Trois et demi pour cent dudit capital de cent cinquante millions, destinés à servir, pour les actions amorties ou non amorties, un intérêt annuel de trois et demi pour cent, la portion afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement afin de compléter l'annuité nécessaire pour amortir la totalité du capital dans le délai ci-dessus fixé.

A défaut de ressources suffisantes, il sera pourvu, jusqu'à concurrence de trois et demi pour cent, au payement de cet amortissement et de cet intérêt, au moyen des sommes qui seraient dues par l'État, à raison de la garantie d'intérêt accordée à la Société.

Après l'époque fixée pour l'achèvement total des travaux, deux pour cent au moins du produit net de l'entreprise seront affectés ensuite à la constitution d'un fonds de réserve destiné à faire face aux dépenses imprévues.

Quand le fonds de réserve aura atteint quatre millions de francs, le prélèvement ci-dessus pourra être suspendu; il reprendra son cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

Le surplus des produits sera réparti entre toutes les actions amorties ou non amorties.

La portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions.

ART. 41.

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité par lui garantie, les produits nets de l'entreprise

excédant trois et demi pour cent seront, les années suivantes, exclusivement employés au remboursement des sommes par lui versées.

Art. 42.

Lorsque l'État aura été ainsi remboursé des sommes qu'il aura pu payer en raison de sa garantie, s'il est arrivé que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les actions n'ont pas reçu l'intérêt de trois et demi pour cent, ou que le service de l'amortissement a éprouvé quelque altération, les produits libres, destinés à être répartis à titre de dividende, seront employés jusqu'à due concurrence, et avant toute répartition de dividende, à compléter le fonds d'amortissement et l'intérêt de trois et demi pour cent sur toutes les actions, pour les années où ce fonds et ces intérêts n'auraient été servis qu'incomplétement.

Art. 43.

Le fonds d'amortissement se compose :

1° Du prélèvement annuel stipulé en l'article 40 qui précède;

2° Des intérêts afférents aux actions amorties;

3° De l'intérêt des sommes non encore employées à l'amortissement.

Ce fonds est employé, chaque année, jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation, au remboursement d'un nombre d'actions à déterminer, comme il est dit à l'article suivant.

Art. 44.

La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant les formes déterminées par le Conseil d'administration.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés dans les journaux indiqués dans l'article 31.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront en numéraire le capital de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales qui ne donnent plus droit qu'à la part proportionnelle des bénéfices mentionnés dans le dernier paragraphe de l'article 40.

Ces actions conservent, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

Art. 45.

Le payement des intérêts et des dividendes se fait aux époques et aux caisses qui seront désignées par le Conseil d'administration.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années, après l'époque de leur échéance, sont acquis à la Société, conformément à l'article 2277 du Code Napoléon.

TITRE VII.

Dispositions générales. — Liquidation. — Contestations.

Art. 46.

Si l'expérience faisait reconnaître la convenance d'apporter des modifications ou additions aux présents Statuts, l'Assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par l'article 30.

Les délibérations qui seront prises en conséquence ne seront exécutoires qu'après l'approbation du Gouvernement.

Art. 47.

Lors de la dissolution de la Société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle advienne, le Conseil d'administration convoque immédiatement l'Assemblée générale, qui détermine le mode de liquidation à suivre et nomme, s'il y a lieu, des liquidateurs.

Art. 48.

A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toute répartition aux actionnaires :

1° A mettre le chemin en état d'être livré au Gouvernement dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession ;

2° A compléter, s'il y a lieu, l'amortissement du fonds social.

Art. 49.

Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la Société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la Société, soit entre les actionnaires eux-mêmes et à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

Art. 50.

Dans le cas de contestation, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires, au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraîne attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

Art. 51.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait des présentes pour faire les dépôts et publications prescrits par la loi.

Dont acte.

Fait et passé à Paris, au siége de l'administration, rue d'Amstérdam,

L'an 1855, le mercredi 13 juin.

Et ont les comparants signé avec les notaires après lecture.

En marge est écrite la mention suivante :

« Enregistré à Paris, troisième bureau, le 14 juin 1855,
« folio 33 recto, cases 1 et suivantes. Reçu cinq francs, et
« cinquante centimes pour décime. Signé : *Favre.* »

Vu pour être annexé au décret du 16 juin 1855, enregistré sous le n° 401.

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics

Signé : E. ROUHER.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 13 AVRIL 1859

Qui détermine la direction des lignes de Serquigny à Rouen et de Saint-Cyr à Surdon.

NAPOLÉON, .

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu le décret du 7 avril 1855 et la loi du 2 mai de la même année, lesquels ont constitué le réseau des chemins de fer de l'Ouest, ensemble la convention et le cahier des charges y annexés, ainsi que le cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, relative au chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg ;

Vu l'article 3 du cahier des charges annexé au décret susvisé du 7 avril 1855, lequel porte :

« 2° L'embranchement de Serquigny à Rouen se détachera de la ligne de Paris à Caen et se raccordera au « chemin de fer de Paris à Rouen, suivant la direction qui « sera déterminée par un décret rendu en Conseil d'État;

« 3° L'embranchement dirigé d'un point, soit de la ligne « de l'Ouest, soit de la ligne de Paris à Caen sur le chemin « de fer de Mézidon au Mans, se portera sur ce dernier « chemin en passant par ou près Laigle.

« Un décret rendu en Conseil d'État déterminera, sur la « proposition de la Compagnie, celle des deux lignes de « l'Ouest ou de Paris à Caen qui devra servir de point de « départ audit embranchement, le point de départ précis « sur l'une ou l'autre de ces lignes, ainsi que le point de « raccordement sur la ligne de Mézidon au Mans. »

Vu les projets comparatifs de tracé de l'embranchement de Serquigny à Rouen, les pièces de l'enquête ouverte sur ces projets, et notamment les procès verbaux des commissions d'enquête, en date des 27 août et 15 septembre 1853;

Vu, en ce qui concerne l'embranchement susénoncé, l'avis du Conseil général des ponts et chaussées du 2 avril 1857, et l'avis du comité consultatif des chemins de fer, du 6 juin de la même année;

Vu les projets comparatifs du tracé de l'embranchement à diriger, soit de la ligne de l'Ouest, soit de la ligne de Paris à Caen, sur le chemin de fer de Mézidon au Mans, les dossiers de l'enquête à laquelle lesdits projets ont été soumis, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête;

Vu, en ce qui concerne le chemin susénoncé, l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 16 mars 1857;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 21 juillet 1858;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Article 1er.

L'embranchement de Serquigny à Rouen passera par ou près Brionne, Glos-sur-Rille, Bourgtheroulde et Elbeuf, et se raccordera, à ou près Tourville, au chemin de fer de Paris à Rouen.

Art. 2.

L'embranchement dirigé sur la ligne de Mézidon au Mans se détachera, à ou près Saint-Cyr, de la ligne de Paris à Rennes, passera par ou près Dreux, Verneuil, Laigle, le Merlerault, Nonant, et aboutira à ou près Surdon, sur la ligne de Mézidon au Mans.

Art. 3.

Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 13 avril 1859.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le Ministre Secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. Rouher.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 11 JUIN 1859

Qui approuve la convention passée, les 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 7 avril 1855 et la loi du 2 mai de la même année, lesquels ont constitué le réseau des chemins de fer de l'Ouest ; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés, ainsi que le cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 relative au chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg ;

Vu les avant-projets des chemins de fer de Rouen à Amiens, d'Argenteuil à Ermont et de Pontoise à Dieppe, par Gisors, Gournay et Neufchâtel ; ensemble les dossiers des enquêtes auxquelles lesdits avant-projets ont été soumis, conformément à l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 21 juillet 1858 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la convention passée, les 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie de l'Ouest, ladite convention ayant notamment pour objet des modifications dans les conditions stipulées par les décret et loi susvisés des 7 avril et 2 mai 1855;

Vu la loi en date de ce jour, qui a ratifié les engagements mis à charge du Trésor par ladite convention;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ART. 1er.

La convention passée, les 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, entre notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et dont l'objet est ci-dessus énoncé, est et demeure approuvée.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

ART. 2.

Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait en Conseil des Ministres, au palais des Tuileries, le 11 juin 1859.

Pour l'Empereur,

Et en vertu des pouvoirs qu'Il Nous a confiés,

Signé : EUGÉNIE.

Par l'Impératrice-Régente :

Le Ministre Secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. Rouher.

CONVENTION

Entre M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest portant concession de diverses lignes et modifiant les conventions antérieures relatives à cette Compagnie.

L'an mil huit cent cinquante-huit et le vingt-neuf juillet,

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la Société anonyme établi à Paris, sous le nom de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, ladite Compagnie représentée par M. le comte DE CHASSELOUP-LAUBAT, président du Conseil d'administration, élisant domicile au siége de la Société, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, et agissant en vertu des pouvoirs qui ont été donnés par la délibération dudit Conseil, en date du 26 juillet 1858, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires dans un délai de dix mois au plus tard (1).

D'autre part ;

Et l'an mil huit cent cinquante-neuf, le onze juin,

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant ainsi qu'il est dit ci-dessus,

D'une part,

---

(1) Convention approuvée par l'Assemblée générale des actionnaires dans sa séance du 14 mai 1859.

Et la Société ci-dessus dénommée, représentée par MM. Charles Laffitte, Émile Pereire et Charles Rivet, membres du Conseil d'administration de ladite Compagnie, agissant en vertu des pouvoirs que, par délibération en date du 26 mai 1859, ledit Conseil leur a conférés en conséquence de l'approbation donnée à la convention ci-dessous par l'Assemblée générale des actionnaires, dans sa séance du 14 du même mois,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède, pour un tiers, à la Compagnie de l'Ouest, qui l'accepte, un chemin de fer de Rouen à Amiens, les deux autres tiers étant concédés à la Compagnie du Nord.

Cette dernière Compagnie concourra, dans la proportion des deux tiers, à la dépense d'établissement de ce chemin, et aura droit aux produits dudit chemin dans la même proportion. Elle sera d'ailleurs chargée, pour la totalité, de sa construction et de son exploitation.

Les moyens de contrôle de la Compagnie de l'Ouest, à raison de cette construction et de cette exploitation, seront réglés de concert entre les deux Compagnies, et, en cas de désaccord, par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Un décret, rendu en Conseil d'État, statuera, les deux Compagnies entendues, sur le tracé définitif du chemin de fer

de Rouen à Amiens, sur ses points de raccordement avec la ligne de Rouen au Havre ou à Dieppe.

Le Ministre statuera sur la question de savoir s'il y a lieu d'établir une nouvelle gare à Rouen pour le service dudit chemin, ou s'il convient de lui donner l'usage commun de l'une ou de l'autre des gares actuellement existantes.

Les tarifs du chemin de fer de Rouen à Amiens seront concertés entre les deux Compagnies du Nord et de l'Ouest, et, en cas de désaccord, arrêtés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les tarifs à percevoir entre Rouen et Laon pour les marchandises en provenance de Rouen et à destination d'Epernay et autres points situés au delà d'Epernay sur la ligne de l'Est, et réciproquement, seront réglés de la même manière.

ART. 2.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie de l'Ouest, qui l'accepte, un chemin de fer de Paris à Dieppe passant par ou près Argenteuil, Pontoise, Gisors, Gournay et Neufchâtel, ledit chemin de fer devant emprunter la ligne du Nord depuis la nouvelle station à établir sur la rive droite de la Seine, à Argenteuil, jusqu'à la station à établir à Pontoise, sur la rive droite de l'Oise.

L'usage des gares d'Argenteuil et de Pontoise sera commun aux deux Compagnies de l'Ouest et du Nord. Les conditions de cet usage seront réglées par le Ministre, lesdites deux Compagnies entendues.

ART. 3.

Est approuvé le traité passé, le 11 juin 1857, entre les Compagnies du Nord et de l'Ouest.

En conséquence, la ligne d'Ermont à la nouvelle station d'Argenteuil sera construite par la Compagnie du Nord, et la partie de ligne à construire entre ladite station et le chemin de Paris à Argenteuil sera exécutée par la Compagnie de l'Ouest. Toutefois, la dépense totale de l'ensemble de ces travaux, y compris le double raccordement sur la ligne du Nord et la nouvelle station d'Argenteuil, sera répartie entre les deux Compagnies proportionnellement à la longueur des sections construites par chacune d'elles.

Les moyens de contrôle à exercer respectivement par les deux Compagnies, à raison de l'exécution de ces travaux, seront réglés de concert entre elles, et, en cas de désaccord, par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les prix de péage, dont les deux Compagnies auront à se tenir compte pour les transports en transit sur les portions de lignes qu'elles s'emprunteront réciproquement, seront fixés, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, aux six dixièmes des taxes qui seront réellement perçues par kilomètre, déduction faite de l'impôt dû à l'État.

Une copie du traité ci-dessus mentionné restera annexée à la présente convention.

Art. 4.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie de l'Ouest, qui l'accepte :

1° Un embranchement de Pont-l'Évêque à Trouville;

2° Un embranchement de Laigle à ou près Conches.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdits embranchements à ses frais, risques et périls, moyennant, en ce qui concerne

celui de Laigle, l'allocation de la subvention de cinq cent mille francs (500,000 fr.), votée par délibération du conseil général du département de l'Eure, en date du 24 août 1857.

Art. 5.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie, pour le chemin de fer de Rennes à Brest, suivant le tracé qui sera définitivement adopté par le Gouvernement, les terrains, terrassements et ouvrages d'art dudit chemin et de ses stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau ; la Compagnie s'engageant, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation de ce chemin, y compris la construction des bâtiments des stations.

La Compagnie renonce à recevoir la somme de dix-sept millions vingt-deux mille neuf cent cinquante francs quatre-vingt-quatorze centimes (17,022,950 fr. 94 c.), qui lui avait été allouée à titre de subvention pour l'exécution des chemins bretons.

Elle accepte, en outre, la réduction à la somme de deux millions de francs (2,000,000 fr.) de la subvention de quatre millions de francs (4,000,000 fr.) affectée au chemin de fer d'Argentan à Granville par le cahier des charges annexé à la loi du 2 mai 1855.

Et elle s'engage à livrer à l'État, à l'époque de l'approbation définitive de la présente convention, des terrains, des travaux de terrassements et des ouvrages d'art sur la ligne de Rennes à Brest, jusqu'à concurrence d'une dépense de six millions huit cent cinquante mille francs (6,850,000 fr.)

ART. 6.

La concession de la Compagnie de l'Ouest sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Paris à Saint-Germain, avec embranchements sur Argenteuil et sur Auteuil ;

De Paris à Versailles (rive droite) ;

De Paris à Versailles (rive gauche) ;

De Paris à Rouen ;

De Rouen au Havre ;

De Rouen à Dieppe et à Fécamp ;

De Versailles à Rennes ;

De Mantes à Caen et à Cherbourg et Saint-Lô ;

De Mézidon au Mans ;

Le chemin de fer de Ceinture de Paris, pour la part afférente à la Compagnie de l'Ouest.

2° Le nouveau réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Serquigny à Rouen ;

De Lisieux à Honfleur ;

De Saint-Cyr à Surdon ;

D'Argentan à Granville ;

De Rennes à Brest ;

De Rennes à Redon ;

De Rennes à Saint-Malo ;

Du Mans à Angers ;

De Rouen à Amiens, pour un tiers ;

De Paris à Dieppe, par Pontoise et Gisors ;
De Pont-l'Évêque à Trouville ;
De Laigle à ou près Conches.

ART. 7.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie pendant cinquante années, à partir du 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865), l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble desdites lignes, la somme totale de trois cent sept millions cinq cent mille francs (307,500,000 fr.).

Celles des lignes du nouveau réseau, qui ne seront point terminées avant le 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865), ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes, qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Jusqu'au 1er janvier 1865, les dispositions du paragraphe qui précède pourront être appliquées par la Compagnie aux

lignes de Caen à Cherbourg et de Mézidon au Mans, bien que ces lignes restent comprises dans l'ancien réseau, et sans qu'il puisse en résulter aucune augmentation dans la garantie accordée par l'État pour le nouveau réseau.

Art. 8.

La garantie d'intérêt stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi, chaque année, deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature,

1° De l'ancien réseau, 2° du nouveau réseau,

Tels qu'ils sont définis à l'article 6 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de vingt-sept mille francs (27,000 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865) et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 k.) non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder mille francs (1,000 fr.).

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865) ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à

partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à 4 0/0 du capital garanti par l'État.

ART. 9.

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à 4 0/0 par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'État, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, conformément à l'article 8 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

A l'expiration de la concession, ou dans le cas d'application de la clause de rachat stipulée par l'article 37 du cahier des charges ci-annexé, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie, pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 dudit cahier des charges, du matériel tant de l'ancien que du nouveau réseau.

ART. 10.

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de trente mille francs (30,000 fr.) par kilomètre sur l'ancien réseau, et un intérêt

de six pour cent (6 0/0) du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante et douze (1er janvier 1872).

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Art. 11.

Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'article 7 de la présente convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de construction ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'article 10 des statuts de la Compagnie.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Le compte de premier établissement des lignes énoncées à l'article 6 ci-dessus sera arrêté provisoirement, tant pour

l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 7 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution des travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 12.

Toutes les lignes formant le réseau de la Compagnie de l'Ouest et énoncées à l'article 6 ci-dessus seront régies par le cahier des charges ci-annexé.

Toutefois, 1° l'administration des postes continuera à payer pour son service, et jusqu'au 1er janvier 1865, la somme annuelle de trois cent vingt-sept mille francs (327,000 fr.), réglée à forfait par l'article 15 du cahier des charges supplémentaire annexé à la loi du 2 mai 1855.

2° Les dispositions du titre IV du cahier des charges mentionné au paragraphe 1er du présent article ne seront applicables qu'à partir du 1er juillet 1859.

3° Sont maintenus l'article 3 du cahier des charges A (1), et l'article 3 du cahier des charges B (2), annexés à la loi du 8 juillet 1852; les articles 4 et 9 du cahier des charges supplémentaire (3) annexé à la loi du 2 mai 1855, et le pa-

---

(1) EXTRAIT *du cahier des charges* A *de la concession du chemin de fer de Paris à Cherbourg par Évreux et Caen* (19 *avril* 1852), *annexé à la loi du* 8 *juillet* 1852.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution de la première section, la somme de seize millions de francs (16,000 000 fr.).—En payement de cette subvention, la Compagnie recevra du caissier central du Trésor public, à des époques qui seront déterminées par le Ministre des travaux publics, en raison de l'avancement des travaux, une partie des obligations souscrites par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, en représentation du prêt fait par l'État en exécution de la loi du 15 juillet 1840, déduction faite de celles qui sont payables à l'échéance du 15 mars 1853.

Les obligations seront reçues pour leur valeur au 1er juillet 1853, calculée au taux d'intérêt de trois et demi pour cent (3 1/2 0/0) par an. La dernière obligation ne pourra être exigée avant l'ouverture de la ligne entière.

L'appoint au delà de seize millions dont la Compagnie sera redevable devra être remboursé par elle, avec les intérêts, au taux de trois et demi pour cent (3 1/2 0/0) par an, en deux termes égaux échéant le 15 mars 1854 et le 15 mars 1855. Chacun de ces deux payements sera représenté par une obligation souscrite par la Compagnie et négociable à l'ordre du caissier central du Trésor public.

(2) EXTRAIT *du cahier des charges* B *pour la concession du chemin de fer d'embranchement de Mézidon au Mans* (16 *juin* 1852), *annexé à la loi du* 8 *juillet* 1852.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, la somme de quatorze millions de francs (14,000,000 fr.).

Cette somme sera versée en cinq payements égaux de deux millions huit cent mille francs (2,800,000 fr.) chacun, dont le premier aura lieu le 1er juillet 1855, et les quatre autres au 1er juillet de chacune des années suivantes.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi d'une somme double en achat de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place.

Le dernier versement ne pourra être exigé avant l'ouverture de la ligne entière.

(3) EXTRAIT *du cahier des charges supplémentaire relatif à la fusion des chemins de fer Normands et Bretons* (*annexé à la loi du* 2 *mai* 1855).

Art. 4. — Les subventions s'élevant à trois millions de francs, offertes par les localités intéressées pour l'embranchement de Serquigny sur Rouen, et acceptées

ragraphe 1er de l'article 5 du même cahier des charges, sous la réserve de la modification portée à l'article 5 de la présente convention; et sont réservés les droits des tiers, tels qu'ils peuvent résulter des articles 7 et 8 dudit cahier des charges.

Art. 13.

Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution des travaux mis à sa charge, soit par la

---

au nom de l'État par la loi du 8 juillet 1852, seront versées entre les mains de la Compagnie.

L'exécution de l'embranchement sur la ligne de Mézidon au Mans et du chemin de fer d'Argentan à Granville sera obligatoire pour la Compagnie dans le cas où les localités intéressées auraient régulièrement voté des subventions s'élevant à *deux millions de francs* pour l'embranchement sur la ligne de Mézidon au Mans, et à *quatre millions de francs* pour le chemin de fer d'Argentan à Granville.

Art. 7. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante ans à dater de l'époque fixée pour l'achèvement total des travaux, l'intérêt à quatre pour cent (4 0/0) :

1° Sur une somme de deux cent trois millions trois cent soixante et dix mille francs (203,370,000 fr.), montant des obligations créées, soit avant la réunion des Compagnies, soit en vertu du traité passé entre elles le 30 janvier 1855, ainsi que des obligations que les Compagnies des chemins de fer de l'Ouest et de Paris à Caen et à Cherbourg ont été autorisées à créer par les lois des 24 avril, 3 et 13 mai 1852 et 8 juillet 1852, sans que l'annuité garantie pour cette somme de deux cent trois millions trois cent soixante et dix mille francs puisse, dans aucun cas, excéder huit millions cent trente-quatre mille huit cents francs ;

2° Sur le capital employé par la Compagnie à l'exécution des lignes mentionnées en l'article 1er ci-dessus, et ce jusqu'à concurrence de cent cinquante-six millions de francs (156,000,000 fr.), sans que l'annuité garantie pour cette somme puisse, en aucun cas, excéder six millions deux cent quarante mille francs (6,240,000 fr.).

Art. 8. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, s'engage en outre, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante ans à dater de l'époque fixée pour l'achèvement total des travaux, l'intérêt à trois et demi pour cent (3 1/2 0/0) sur le capital de cent cinquante millions (150,000,000 fr.),

présente convention, soit par des actes antérieurs, ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 14.

Sont abrogés, dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention et du cahier des charges y annexé, toutes lois, décrets, conventions et cahiers des charges relatifs aux lignes de chemins de fer formant, antérieurement à ce jour, la concession de la Compagnie de

---

représenté par les trois cent mille actions créées en exécution du traité passé le 30 janvier 1855.

En conséquence, l'intérêt garanti par l'État pour les trois cent mille actions ne pourra excéder cinq millions deux cent cinquante mille francs (5,250,000 fr.).

Les conditions stipulées aux paragraphes 3, 4, 5, 6, 7 et 8 de l'article 5 et de l'article 6 du cahier des charges, annexé à la loi du 8 juillet 1852, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, sont applicables à la garantie accordée par le présent article et par l'article 7 ci-dessus.

Art. 9. — La dépense des travaux à la charge de l'État sur la ligne de Caen à Cherbourg, avec embranchement sur Saint-Lô, est évaluée, à forfait et d'un commun accord, à la somme de dix-huit millions de francs (48,000,000 fr.).

Moyennant cette somme, la Compagnie s'engage à construire et à mettre en état d'exploitation la section dont il s'agit dans un délai de trois ans (3 ans), à partir du 8 juillet prochain.

De ces dix-huit millions de francs sera déduit le montant des travaux qui auront été exécutés par l'État, lorsque la présente convention sera devenue définitive.

Le surplus sera divisé en douze termes égaux, dont les titres seront livrés à la Compagnie au fur et à mesure de l'avancement des travaux exécutés par elle.

Le montant de ces travaux sera réglé de six mois en six mois.

Ces titres porteront intérêt du jour de la remise, à raison de cinq pour cent (5 0/0).

l'Ouest, et spécialement la disposition énoncée au dernier paragraphe de l'article 2 du cahier des charges supplémentaire, annexé à la loi du 2 mai 1855, de laquelle il résulte que le chemin de fer du Mans à Angers ne pourra être exploité dans aucune de ses parties qu'à l'expiration du délai de onze ans, fixé par l'article 17 de la convention du 17 août 1853, relative à la concession du chemin de fer de Tours au Mans.

Art. 15.

A partir du 1er janvier 1872, la somme de cent vingt francs (120 fr.) pour chaque kilomètre de chemin de fer exploité, que la Compagnie est tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor public, en vertu de l'article 67 du cahier des charges, pour pourvoir aux frais de contrôle de l'exploitation, pourra être élevée, par décret impérial délibéré en Conseil d'État, la Compagnie préalablement entendue, à un chiffre qui, dans aucun cas, ne pourra excéder cent cinquante francs (150 fr.).

Art. 16.

La présente convention et les traités y énoncés ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Le premier sera acquitté le 1er janvier 1857, le second le 1er janvier 1858, et ainsi de suite, d'année en année. Chaque titre sera payé à son échéance avec l'intérêt simple qu'il aura produit, mais sous la réserve, pour l'État, de se libérer par anticipation, en ne payant l'intérêt que jusqu'au moment de sa libération.

Fait à Paris, les jours, mois et ans que dessus.

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

Approuvé l'écriture :
Signé : comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

Approuvé l'écriture :
Signé : CHARLES LAFFITTE.

Approuvé l'écriture :
Signé : ÉMILE PEREIRE.

Approuvé l'écriture :
Signé : CHARLES RIVET.

Enregistré à Paris, le 20 juin 1859, folio 37 recto, case 5. Reçu un franc ; décime, dix centimes.

Signé : BADEREAU.

CAHIER DES CHARGES

DE LA

CONCESSION DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Annexé à la loi du 11 juin 1859.

TITRE Ier.

Tracé et construction.

ART. 1er.

Désignation des lignes et des tracés.

La concession des chemins de fer de l'Ouest comprend les lignes ci-après :

1° De Paris à Saint-Germain, avec embranchements sur Argenteuil et sur Auteuil;

2° De Paris à Versailles (rive droite);

3° De Paris à Versailles (rive gauche);

4° De Paris à Rouen;

5° De Rouen au Havre;

6° De Rouen à Dieppe et à Fécamp;

7° De Versailles à Rennes;

8° De Mantes à Caen et à Cherbourg, avec embranchement sur Saint-Lô;

9° De Mézidon au Mans;

10° De Serquigny à Rouen;

11° De Lisieux à Honfleur;

12° De Saint-Cyr à Surdon;

13° D'Argentan à Granville;

14° De Rennes à Brest;

15° De Rennes à Redon;

16° De Rennes à Saint-Malo;

17° Du Mans à Angers;

18° De Rouen à Amiens, pour un tiers;

19° De Paris à Dieppe, par Pontoise et Gisors;

20° De Pont-l'Évêque à Trouville;

21° De Laigle à ou près Conches.

Les tracés des lignes et sections à exécuter, ou en cours d'exécution, sont maintenus conformément aux projets approuvés.

Les tracés des lignes et sections à exécuter sont définis ainsi qu'il suit:

La ligne de Serquigny à Rouen se détachera de la ligne de Paris à Caen, et se raccordera au chemin de fer de Paris à Rouen, suivant la direction qui sera déterminée par un décret rendu en Conseil d'État.

La ligne de Saint-Cyr à Surdon se détachera, à ou près Saint-Cyr, de la ligne de Versailles à Rennes, passera à ou près Dreux, Verneuil, Laigle, le Merlerault, Nonant, et aboutira à ou près Surdon, sur la ligne de Mézidon au Mans.

La ligne d'Argentan à Granville sera dirigée sur cette dernière ville, en passant par ou près Vire.

La ligne de Rennes à Brest partira de la gare de Rennes et se portera sur Brest par le littoral nord de la Bretagne, en passant par ou près Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Landivisiau et Landerneau.

La ligne de Rennes à Redon se détachera de la ligne principale et aboutira à la ville et au port de Redon, aux points qui seront déterminés par l'administration.

La ligne de Rennes à Saint-Malo se portera sur cette dernière ville en passant par ou près Dol.

La ligne du Mans à Angers se séparera du chemin de fer de Versailles à Rennes à ou près le Mans, passera par ou près Sablé, et se raccordera avec la ligne de Tours à Nantes, en un point qui sera déterminé par l'administration.

La ligne de Paris à Dieppe passera par ou près Argenteuil, Pontoise, Gisors, Gournay et Neufchâtel, en empruntant la ligne du Nord depuis la nouvelle station à établir sur la rive droite de la Seine, à Argenteuil, jusqu'à la station à établir à Pontoise sur la rive droite de l'Oise.

La ligne de Pont-l'Évêque à Trouville se portera sur cette dernière ville, en passant par ou près Touques.

La ligne de Laigle à Conches se raccordera avec le chemin de Mantes à Caen en un point qui sera déterminé par l'administration à ou près Conches.

ART. 2.

d'exécu- Les travaux devront être achevés dans les délais ci-après fixés, savoir :

Pour la ligne de Lisieux à Honfleur, au 2 mai 1860 ;

Pour la ligne de Serquigny à Rouen, au 2 mai 1861 ;

Pour la ligne de Rennes à Saint-Malo, au 2 mai 1863 ;

Pour les lignes de Rennes à Redon et du Mans à Angers, au 2 mai 1864 ;

Pour la ligne de Saint-Cyr à Surdon, et pour l'embranchement de Laigle à Conches, au 2 mai 1864 ;

Pour la ligne d'Argentan à Granville, de Paris à Dieppe par Pontoise et Gisors, au 2 mai 1867 ;

Pour l'embranchement de Pont-l'Évêque à Trouville, au 2 mai 1863 ;

Pour la ligne de Paris à Dieppe, par Pontoise et Gisors, savoir :

Pour la section comprise entre la rive gauche de la Seine à Argenteuil et Gisors, au 2 mai 1863;

Pour la section de Gisors à Dieppe, au 2 mai 1867;

Pour la ligne de Rouen à Amiens, au 26 juin 1863.

En ce qui concerne la ligne de Rennes à Brest, le délai d'exécution des travaux à la charge de la Compagnie est réglé par le titre I *bis* du présent cahier des charges.

Art. 3.

Rédaction des projets.

Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du Ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du Ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4.

La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

ART. 5.

ndication des ces à fournir ır les projets.

Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison ; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6.

Acquisition des terrains et exécution de travaux

Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies; les terrassements pourront être exécutés, et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la Compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7.

Profil en travers de la voie de fer

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante quatre centimètres (1^m44) à un mètre quarante-cinq (1^m45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2^m00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre (1^m00) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (0^m50) de largeur.

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées

par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

ART. 8.

ayon minimum courbes et inaison maxima profil en long.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à trois cent cinquante mètres. Une partie droite de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à dix millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

ART. 9.

ıres et stations

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale.

La Compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que les dispositions de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10.

Traversée routes et chem

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11.

Viaducs su routes et chem

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m00) pour la route impériale, à sept mètres (7^m00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m00) pour

un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5m00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trentre centimètres (4m30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8m00). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0m80).

Art. 12.

ts sur le n de fer.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8m00) pour la route impériale, à sept mètres (7m00) pour la route départementale, à cinq mètres (5m00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8m00), et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4m80) au moins.

Art. 13.

ssages à ni-

Dans le cas où des routes impériales ou départementales,

ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de quarante-cinq degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 14.

Déviations de routes ou chemins.

Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres (0^m03) par mètre pour les routes impériales ou départementales, et cinq centimètres (0^m05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15.

Écoulement des eaux.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des

canaux et des cours d'eau quelconques, auront au moins huit mètres ($8^m 00$) de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres ($4^m 50$) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres ($0^m 80$).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16.

Souterrains.

Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins huit mètres ($8^m 00$) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et six mètres ($6^m 00$) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres ($4^m 80$). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres ($2^m 00$) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 16 *bis*.

Réserves pour les lignes en exploitation ou en construction au 11 juin 1859.

Les articles 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 ci-dessus, relatifs aux conditions d'établissement du chemin de fer, ne s'appliquent pas aux voies, travaux et ouvrages d'art des lignes qui sont actuellement en exploitation ou en construction, et pour lesquelles les dispositions des projets approuvés sont maintenues.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il

pourra être nécessaire d'établir ultérieurement sur cette ligne seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour les mêmes lignes.

ART. 17.

Mesures de pr caution dans l'ex cution des trava à la rencontre d voies navigabl des routes, etc

A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

ART. 18.

Nature des m tériaux à employ

La Compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité : elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à cons-

truire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19.

Poids des rails.

Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de trente kilogrammes, dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Art. 20.

Clôtures du chemin de fer.

Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 21.

Indemnités de terrains et de dommages.

Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômages, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résul-

tant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 22.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23.

Formalités po[ur] les travaux mixt[es]

Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24.

Traversée [d]e mines ou carrièr[es]

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

ART. 25.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

ART. 26.

Interdiction du ·vail les di- ·inches et fêtes.

Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

ART. 27.

Exécution des ·vaux sous le ·trôle de l'ad- ·nistration.

La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance, et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Livraison du chemin de fer à la circulation.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la Compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29.

Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages. État descriptif du chemin de fer et procès-verbal de bornage.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la Compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la Compagnie postérieurement au

bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral ; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE Ier (*bis*).

Dispositions spéciales pour la ligne de Rennes à Brest.

A. — L'État livrera à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art du chemin de fer de Rennes à Brest et des stations dudit chemin, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

Les projets relatifs à l'emplacement et à l'étendue des stations seront communiqués à la Compagnie avant d'être définitivement arrêtés par le Ministre.

B. — La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art, à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, par sections contiguës, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison, et la Compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie pour les terrassements. Cette garantie, d'ailleurs, ne

s'appliquera à aucune époque aux tassements qui pourraient se produire dans la plate-forme du chemin.

La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessera qu'un an après le procès-verbal de la reconnaissance définitive.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

C. — A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée audit article.

D. — Immédiatement après la prise de possession définitive, par la Compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé, contradictoirement entre l'administration et ladite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les travaux qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances;

2° L'état des travaux d'art et de terrassements comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

E. — La Compagnie exécutera à ses frais les travaux de toute nature relatifs à l'établissement des gares, stations et ateliers, sauf toutefois les terrassements et les ouvrages d'art qui lui sont livrés par l'État, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Elle fournira et posera à ses frais le ballast, la voie de fer et tous ses accessoires. Elle fournira les machines locomo-

tives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et en général tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation.

Elle établira à ses frais les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines et pour assurer la sûreté de la circulation.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie, les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel de l'État et de la Compagnie, être fourni et posé par l'administration, et, dans ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

F. — La Compagnie sera tenue de commencer l'exploitation sur les sections qui lui auront été livrées par l'État à l'expiration du délai d'un an mentionné au premier paragraphe de l'article B ci-dessus.

TITRE II.

Entretien et exploitation.

Art. 30.

·etien du ı de fer.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la Compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

ART. 31.

La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins. Garde du min de fer.

ART. 32.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines. Materiel rou

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles, et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées ;

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

L'intérieur de chacun des compartiments de toutes classes contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et en général toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33.

Police et exloitation.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures

prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le Ministre déterminera, sur la proposition de la Compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34.

Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Contrôle de l'exploitation.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

Durée, rachat et déchéance de la concession.

Art. 35.

rée de la concession.

La durée de la concession, pour l'ensemble des lignes mentionnées à l'article 1[er] du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans). Elle commencera à courir le premier janvier mil huit cent cinquante-huit (1[er] janvier 1858), et finira le trente-et-un décembre mil neuf cent cinquante-six (31 décembre 1956).

Art. 36.

A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme

de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37.

A toute époque, après l'expiration de quinze années à partir du 1er janvier 1869, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Rachat de concession.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au

produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38.

La Compagnie est dispensée de tout cautionnement à raison de la concession des lignes nouvelles.

Art. 39.

:déchéance. Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de

tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

ART. 40.

Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

ART. 41.

Réserve pour le cas de force majeure.

Les dispositions des deux articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.

ART. 42.

Droits de péage et prix de transport.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses

qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.			
Voyageurs.. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0f 067c	0f 033c	0f 10c
Voyageurs.. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 050	0 025	0 075
Voyageurs.. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0 037	0 018	0 055
Enfants.... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants.... De trois à sept ans, ils payent demi-place, et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Enfants.... Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs........... (Sans que la perception puisse être inférieure à 0 f. 30 c.)	0 010	0 005	0 015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait...	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs..	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres....................	0 01	0 01	0 02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportés à la vitesse des trains de voyageurs..........................	0 20	0 16	0 36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re *classe* : Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture, et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes..	0 09	0 07	0 16
2e *classe* : Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler, dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bière. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plombs et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées..............	0 08	0 06	0 14
3e *classe* : Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sable. — Argiles. — Briques. — Ardoises..	0 06	0 04	0 10

3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE. *Par pièce et par kilomètre.*	PRIX. de péage.	PRIX. de transport	PRIX. Totaux.
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes....	0f 09	0f 06c	0f 15c
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes......	0 12	0 08	0 20
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi)..	1 80	1 20	3 00
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi)..	2 25	1 50	3 75
Tender de sept à dix tonnes.............................	0 90	0 60	1 50
Tender de plus de dix tonnes............................	1 35	0 90	2 25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur............................	0 15	0 10	0 25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc...............	0 18	0 14	0 32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. ; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement, à deux ou à quatre roues, à vide..	0 12	0 08	0 20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre..	0 08	0 06	0 14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes..	0 36	0 28	0 64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de..	0 18	0 12	0 30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre des kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centièmes de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies, 1° de zéro à cinq kilogrammes, 2° au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes, 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Transport de céréales.

Dans le cas où le prix moyen de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur les marchés régulateurs de la quatrième classe, deuxième section, à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux,

péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à dix centimes (0^f10) par tonne et par kilomètre.

ART. 43.

:omposition des ins de voyaɪrs.

A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

ART. 44.

Bagages.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

ART. 45.

Animaux et obs non désignés Tarif général.

Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus

d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000 k.). Limite du poids des objets.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000 k.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 47.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables : Limite d'application des Tarifs et groupement.

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés

dans le tarif, et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes (200 k.) sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs (5,000 fr.);

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages, pesant isolément quarante kilogrammes (40 k.) et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes (40 k.) d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes (40 k.).

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au § 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle

manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes (40 k.).

Art. 48.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises. Modification de Tarifs.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit. Traités particuliers.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

ART. 49.

Expédition et enregistrement des colis, etc.

La Compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques, seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare du départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

ART. 50.

Délais d'expédition et de livraison.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train des voyageurs comprenant des voitures de toutes classes

et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la Compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Ministre pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la Compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une

autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 51.

Frais accessoires.

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 52.

Factage et camionnage.

La Compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage, pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants (5,000 h.), soit un centre de population de cinq mille habitants (5,000 h.) situé à plus de cinq kilomètres (5 k.) de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Il seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

ART. 53.

Interdiction des arrangements non consentis en faveur de toutes les entreprises.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration,

il est interdit à la Compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

Stipulations relatives à divers services publics.

Art. 54.

Tarifs spéciau pour les militair ou marins.

Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

ART. 55.

Transport gratuit des agents du contrôle, etc.

Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

ART. 56.

Service de la poste.

Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du Ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et le Ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante et quinze centimes (0f 75) par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes (0f 25) pour chaque voiture en sus de la première.

6° La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la Compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre de l'agriculture, du commerce et

des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir, à ses frais, ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres (40k.) à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure.

12° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par le directeur général des postes.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

13° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra

faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 57.

Transport des voitures cellulaires.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de

concert par le Ministre de l'intérieur et par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la Compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de la troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0f20) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 58.

Service des lignes télégraphiques.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à

l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles, qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux, deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le Ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du Ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

Clauses diverses.

Art. 59.

tablissement voies de com- iication tra- sant le chemin er.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne, objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la Compagnie.

Art. 60.

Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer, objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 61.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. Embranchements sur les chemins deja concedes.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines, sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de

transport ne soit jamais interrompu au point de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 0/0) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 0/0) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

Art. 62.

Droit d'embranchement pour les mines et usines.

La Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines, qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement ; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La Compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La Compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au

transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner, par un arrêté, la suspension du service, et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-

intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0f12) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0f04) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes (3,500 k.) déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par l'administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 63.

Contribution foncière.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la Compagnie.

Art. 64.

Agents et gardes assermentés.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65.

Emplois réservés aux anciens militaires.

Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66.

Commissaires de surveillance.

Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires, spécialement chargés de surveiller

les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent. Frais de surveillance et de contrôle.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, une somme de cent vingt francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'État.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris. Élection de domicile.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 69.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et Juridiction administrative

l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

ART. 70.

Le présent cahier des charges, la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, et le traité y annexé, ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Arrêté à Paris, le 11 juin 1859.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

LOI DU 11 JUIN 1859

Qui approuve des conventions passées entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et diverses Compagnies de chemins de fer.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

ART. 1er.

Sont approuvés les articles 1, 3, 4, 5, 6 et 9 de la convention ci-annexée, passée, le 10 juillet 1858, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans. lesdits articles

relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 2.

Sont approuvés les articles 2, 4, 5, 6, 7 et 9 de la convention ci-annexée, passée, le 22 juillet 1858, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 3.

Sont approuvés les articles 2 et 4, § 1er, de la convention ci-annexée, passée, le 22 juillet 1858, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 4.

Sont approuvés les articles 3, 4, 5, 6 et 8 de la convention ci-annexée, passée, le 24 juillet 1858, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Nord, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 5.

Sont approuvés les articles 6, 7, 8, 9 et 12 de la conven-

tion ci-annexée, passée, le 24 juillet 1858, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

ART. 6.

Sont approuvés les articles 2, 3, 4 et 7 de la convention ci-annexée, passée, le 29 juillet 1858, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer des Ardennes, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

ART. 7.

Sont approuvés les articles 5, 7, 8, 9, 10 et 14 de la convention ci-annexée, passée, le 29 juillet 1858, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

ART. 8.

Sont approuvés les articles 4, 8, 9, 10, 11, 12 et 14 de la convention ci-annexée, passée, le 28 décembre 1858, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi, lesdits

articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 18 mai 1859.

Le Président,
Signé : comte DE MORNY.

Les Secrétaires,
Signé : comte LOUIS DE CAMBACÉRÈS,
comte LÉOPOLD LE HON,
comte HENRI DE KERSAINT,
comte JOACHIM MURAT.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi tendant à approuver les conventions passées entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les Compagnies des chemins de fer d'Orléans, du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Dauphiné, de l'Ouest, de l'Est, des Ardennes et du Midi.

Délibéré en séance, au palais du Sénat, le 31 mai 1859.

Le Président,
Signé : TROPLONG,

Les Secrétaires,
Signé : FERDINAND BARROT,
général CARRELET,
baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :
Le Sénateur Secrétaire,
Signé : baron T. DE LACROSSE.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre Ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait en Conseil des Ministres, au palais des Tuileries, le 11 juin 1859.

Pour l'Empereur,
Et en vertu des pouvoirs qu'Il Nous a confiés,
Signé : EUGÉNIE.

Par l'Impératrice-Régente :
Le Ministre d'État,
Signé : Achille Fould.

Vu et scellé du grand sceau :
Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice,
Signé : Delangle.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 11 JUIN 1863

Qui approuve la Convention passée, le 1er mai 1863, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les loi et décret du 11 juin 1859, ensemble la convention y annexée des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859;

Vu la loi du 1er août 1860 et les décrets des 3 octobre et 31 août de ladite année, relatifs aux chemins de fer de Caen à Flers et de Mayenne à Laval;

Vu la loi du 2 juillet 1861 et les décrets du 14 juin précédent, relatifs aux chemins de fer de Louviers à la ligne de Paris à Rouen et de Napoléonville à Saint-Brieuc;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4;

Vu la convention provisoire passée, le 1er mai 1863, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest,

ladite convention portant concession de plusieurs lignes de chemins de fer ci-dessus énoncées et modifiant différentes dispositions de la convention susvisée des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859 ;

Vu l'avis émis par notre Ministre des finances, conformément au décret du 1er décembre 1861 ;

Vu la loi en date de ce jour qui ratifie les engagements mis à la charge du Trésor par ladite convention ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ART. 1er.

La convention provisoire passée, le 1er mai 1863, entre notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, et dont l'objet est ci-dessus énoncé, est et demeure approuvée.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

ART. 2.

Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Fontainebleau, le 11 juin 1863.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

CONVENTION DU 1er MAI 1863

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

L'an mil huit cent soixante-trois et le premier mai.

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, ladite Compagnie représentée par MM. *Ernest Simons*, *Charles Laffitte* et *Charles Rivet*, président et membres du Conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, à l'embarcadère desdits chemins, rue Saint-Lazare, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération dudit Conseil, en date du 16 mars 1863, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de six mois au plus tard (*a*),

D'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux

(*a*) Convention approuvée par l'Assemblée générale des actionnaires, dans sa séance du 11 juin 1863.

publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

De Caen à Flers ;

De Mayenne à Laval ;

De Louviers à la ligne de Paris à Rouen ;

De Napoléonville à Saint-Brieuc.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins susénoncés dans un délai de huit ans, à partir du décret qui approuvera le présente convention.

ART. 2.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés à l'article qui précède, une somme de vingt et un millions trois cent mille francs (21,300,000 fr.), savoir :

De Caen à Flers..................	7,500,000 fr.
De Mayenne à Laval..............	2,250,000
De Louviers à la ligne de Paris à Rouen	800,000
De Napoléonville à Saint-Brieuc	10,750,000

Des sommes ci-dessus énoncées seront respectivement déduites les dépenses faites par l'État sur les trois premières de ces lignes antérieurement au décret qui approuvera les présentes.

Les subventions ci-dessus énoncées seront versées en seize payements semestriels égaux, échéant le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le premier sera effectué le 1er juin 1865.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de

l'emploi, sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent lesdites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double de celle qu'elle aura à recevoir. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er juin 1865 et avant le payement du premier terme, de convertir l'ensemble des subventions ci-dessus énoncées en quatre-vingt-douze annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement calculés au taux de quatre et demi pour cent et payables en deux termes, le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, le premier de ces termes échéant le 1er juin 1865.

Toutefois, si, au 1er juin 1869 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er décembre 1872.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit, en vertu du paragraphe 3 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent, à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 3.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie de l'Ouest, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites

par la loi du 3 mai 1841, le chemin de fer de Flers à Mayenne, lequel sera réuni aux chemins déjà concédés de Caen à Flers et de Mayenne à Laval, pour former la ligne unique de Caen à Laval.

La Compagnie s'engage à exécuter ledit chemin dans un délai de huit années, à dater du décret de concession définitive à intervenir et moyennant une subvention de dix millions sept cent mille francs (10,700,000 fr.), laquelle sera payée dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 2 ci-dessus, à partir du 1er juin qui en suivra la concession définitive. Le nombre des annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir à partir de cette dernière date jusqu'à l'expiration de la concession de la Compagnie.

L'engagement ci-dessus énoncé sera considéré comme nul et non avenu, dans le cas où son exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de cet engagement ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

ART. 4.

Les chemins de fer concédés à titre, soit définitif, soit éventuel par les articles 2 et 3 ci-dessus, seront compris dans le réseau de la Compagnie de l'Ouest.

Les chemins de Caen à Cherbourg, avec embranchement sur Saint-Lô, et de Mézidon au Mans, avec embranchement sur Falaise, qui, en vertu de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, sont compris dans l'Ancien Réseau, feront désormais partie du nouveau.

Les lignes énoncées au présent article seront soumises à toutes les dispositions relatives à ce réseau, telles qu'elles résultent de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, ainsi que la présente convention.

ART. 5.

Lesdits chemins seront régis par le cahier des charges annexé à la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, sous la réserve des conditions ci-après :

Les terrains seront acquis pour deux voies : les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie ; le rayon des courbes pourra être réduit à 300 mètres. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 15 millimètres par mètre sans préjudice de la faculté, accordée à la Compagnie par l'article 8 du cahier des charges, de proposer des modifications aux présentes dispositions.

ART. 6.

Les dispositions de l'article 42 du cahier des charges sont modifiées ainsi qu'il suit :

La troisième classe de marchandises mentionnée audit article sera définie de la manière suivante :

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que le minerai de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises.	0.06	0 04	0.10

Il sera établi une quatrième classe de marchandises dans les conditions ci-après :

			PRIX		
			de péage.	de transport.	TOTAL.
			fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe	Houille, marne, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtre ; pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables...........	Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.......	0.05	0.03	0.08
		Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs ...	0.03	0.02	0.05
		Au delà de 300 kilomètres.	0.025	0.015	0.04

Art. 7.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 7 de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859 seront remplacés par les dispositions suivantes :

Le capital garanti par l'État ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes du Nouveau Réseau, concédées à titre soit définitif, soit éventuel, la somme totale de cinq cent soixante et dix millions de francs (570,000,000 fr.).

Dans le cas où la concession éventuelle de la ligne de Flers à Mayenne ne serait pas rendue définitive, la somme ci-dessus de cinq cent soixante et dix millions sera diminuée de neuf millions de francs (9,000,000 fr.).

Celles des lignes du Nouveau Réseau dont la mise en exploitation sera postérieure au 1er janvier 1865, ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier 1870 ; jusqu'à cette époque, elles resteront soumises aux dis-

positions du paragraphe 4 de l'article 7 précité de la convention de 1858 et de 1859.

Art. 8.

Les paragraphes 3 et 4 de l'article 8 de la convention susénoncée de 1859 sont modifiés ainsi qu'il suit :

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'Ancien, soit dans le Nouveau Réseau, toute la portion des produits nets de l'Ancien Réseau qui excédera un revenu net moyen de trente-quatre mille cinq cents francs (34,500 fr.) par kilomètre, sera appliquée, concurremment avec les produits nets du Nouveau Réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du Nouveau Réseau, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 kilom.) du Nouveau Réseau non livré à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder douze cents francs (1,200 fr.).

Art. 9.

Le paragraphe 1er de l'article 10 de la convention de 1858 et 1859 est modifiée ainsi qu'il suit :

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'Ancien que du Nouveau Réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de trente-quatre mille cinq cents francs par kilomètre sur l'Ancien Réseau, et

un intérêt de six pour cent du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes du Nouveau Réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Art. 10.

Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter à la Compagnie de l'Ouest le chemin de fer d'Auteuil.

Le prix de ce rachat sera fixé dans les formes prescrites par la loi du 29 mai 1845 et modifiées par celle du 1er août 1860.

Art. 11.

La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc.

Fait à Paris, le 1er mai 1863.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. Rouher.

Approuvé l'écriture :
Signé : E. Simons.

Approuvé l'écriture :
Signé : Ch. Laffitte.

Approuvé l'écriture :
Signé : Charles Rivet.

Enregistré à Paris, le 17 juin 1863, folio 76, recto, case 5. Reçu deux francs ; décime, quarante centimes.

Signé Badereau.

EXPOSÉ DES MOTIFS

D'un projet de loi ayant pour objet d'approuver les articles 2, 3, 4, 7, 8, 9 *et* 10 *d'une convention passée entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.*

Messieurs,

En soumettant à la Chambre le projet de loi relatif à la convention nouvelle passée avec la Compagnie de l'Est, on a exposé les considérations d'intérêt public qui ont paru au Gouvernement de nature à justifier la révision du contrat passé en 1859 avec cette Compagnie.

Des motifs du même ordre et non moins puissants peuvent être invoqués en faveur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Cette dernière Compagnie est disposée, comme celle de l'Est, à accepter la concession des nouveaux chemins de fer qui se rattachent à son réseau actuel ; mais, comme la Compagnie de l'Est, elle a demandé que, dans la nouvelle convention à intervenir pour cette concession, on lui tînt compte de la position très-périlleuse qui lui est faite par les excédants de dépense considérables qui se sont produits dans l'exécution de ses travaux et que ne compense pas l'augmentation de ses revenus.

Voici, en effet, quelle est la situation de la Compagnie

des chemins de fer de l'Ouest; elle peut s'exposer en peu de mots.

La Compagnie a achevé son principal réseau, dit l'*ancien réseau*, d'une longueur totale de 1,195 kilomètres, y compris les deux lignes de Caen à Cherbourg et de Mézidon au Mans, pour lesquelles des dispositions spéciales existent dans le traité de 1859, ainsi que nous l'expliquerons plus tard, et qu'on a appelées le *réseau mixte*.

Quant aux lignes qu'on a désignées sous le nom de *nouveau réseau*, et qui doivent avoir une longueur de 1,112 kilomètres, un dixième seulement est terminé; 114 kilomètres de ce réseau sont en exploitation; le surplus (998 kilomètres) est en construction ou à construire (*a*).

L'ancien réseau était évalué, lors du traité de 1859, y compris les lignes de Caen à Cherbourg et de Mézidon au Mans, à 461 millions, dont 44 millions pour ces deux dernières lignes. Il est aujourd'hui constaté officiellement par le rapport, en date du 3 mars 1863, des deux inspecteurs généraux des pont et chaussées, MM. Avril et Mary, que M. le Ministre des travaux publics a chargés de reviser les comptes des dépenses faites ou à faire par la Compagnie de l'Ouest, que l'ancien réseau coûtera 560 millions, dont 80 millions pour les deux lignes du réseau mixte, d'où un

(*a*) ÉTAT D'AVANCEMENT DU NOUVEAU RÉSEAU.

En exploitation	Lisieux à Honfleur	43	114 k.
	Rennes à Redon	71	
En construction..	8 lignes		928
A construire.....	2 lignes		70
	Total du nouveau réseau		1,112 k.

excédant de dépense sur l'ancien réseau de 99,000,000 fr.

Quant au nouveau réseau, qui avait été garanti dans le traité de 1859 seulement pour 307,500,000 francs, il coûtera, d'après le même rapport, 398,500,000 francs, en nombre rond 400,000,000 francs ; d'où un second excédant de dépense de...... 92,500,000

Total des excédants sur les dépenses prévues au traité de 1859............... 191,500,000 fr.

Ce surcroît de capital exigerait, à lui seul, pour le payement annuel de l'intérêt et de l'amortissement, une somme qui absorberait à peu près entièrement la portion du revenu réservée au dividende, aux termes des conventions que nous rappellerons plus bas.

Telle est la situation qu'a dû constater la Compagnie au moment où elle est dans la nécessité de recourir de nouveau au crédit pour achever les travaux qu'elle a pris l'engagement de mettre à fin, et voici maintenant les sommes dont elle a besoin d'ici à un petit nombre d'années.

L'ancien réseau, quoique achevé, demande certains travaux complémentaires qui, dans les évaluations ci-dessus, sont compris, relativement aux lignes de Caen à Cherbourg et de Mézidon au Mans, pour........... 10,000,000 fr.
et relativement au surplus du réseau pour............................ 55,000,000

D'autre part, sur les 400 millions que coûtera le nouveau réseau, il n'y a que 126,100,000 francs de dépensés. Il reste donc à dépenser pour ce nouveau réseau.. 273,900,000 fr.

La Compagnie aurait dès lors à demander au crédit, pour l'achèvement des travaux de sa concession, au moins........ 338,900,000 fr.

Or, elle considère que la comparaison de ses dépenses, si notablement supérieures aux prévisions qui ont servi de base au traité de 1859, avec ses revenus qui, bien qu'ils ne supportent pas encore les prélèvements auxquels ils seront assujettis, à partir de 1865, au profit du nouveau réseau, ont à peine dépassé le chiffre qui leur était réservé par le traité de cette époque, qui ne s'accroissent chaque année que dans de faibles proportions, et qui même, en 1862, ont subi une sensible diminution ; elle considère que cette comparaison est de nature à rendre très-difficile tout appel nouveau au crédit et paralyse complétement ses efforts pour achever ses travaux ; à plus forte raison lui serait-il impossible de se charger, même avec une forte subvention, même avec la garantie de l'État pour le surplus de la dépense, des diverses lignes, décrétées en 1860 et en 1861, solennellement promises aux populations et commencées par l'État, qui, par leur position, sont des annexes nécessaires du réseau de l'Ouest, et n'ont pas assez d'importance par elles-mêmes pour être concédées à des Compagnie distinctes.

Dans ces circonstances, le Gouvernement a compris qu'un intérêt supérieur à celui des actionnaires était en question comme en 1859; que l'achèvement des grands réseaux de l'Est et de l'Ouest pourrait être compromis si l'on s'en tenait à la rigueur des conventions faites avec les Compagnies qui en sont chargées; que, d'ailleurs, les embarras de ces deux grandes Compagnies pourraient avoir une réaction des plus fâcheuses sur l'industrie même des voies ferrées en France, qui est si loin d'avoir terminé son œuvre. Par ces considérations, ce qu'il vous a proposé pour la Compagnie de l'Est, la révision de son contrat, il croit nécessaire de vous le proposer également pour la Compagnie de l'Ouest.

Avant d'exposer l'économie générale du traité nouveau, il convient de rappeler sommairement les principales clauses de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, qu'il s'agit de modifier.

Clauses principales de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859.

Vous savez, Messieurs, qu'au point de vue de l'application des clauses stipulées dans cette convention, la concession de la Compagnie de l'Ouest a été partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'*ancien réseau*, comprenant les lignes de :

Paris à Saint-Germain, avec embranchements sur Argenteuil et sur Auteuil,
Paris à Versailles (rive droite),
Paris à Versailles (rive gauche),
Paris à Rouen,
Rouen au Havre,
Rouen à Dieppe et à Fécamp,
Versailles à Rennes,
Mantes à Caen et à Cherbourg et Saint-Lô,
Mézidon au Mans,
Et le chemin de fer de Ceinture de Paris pour la part afférente à la Compagnie de l'Ouest ;

2° *Le nouveau réseau*, comprenant les lignes de :

Serquigny à Rouen,
Lisieux à Honfleur,
Saint-Cyr à Surdon,
Argentan à Granville,
Rennes à Brest,
Rennes à Redon,
Rennes à Saint-Malo,

Le Mans à Angers,
Rouen à Amiens, pour un tiers,
Paris à Dieppe par Pontoise et Gisors,
Pont-l'Évêque à Trouville,
Laigle à ou près Conches.

Aux termes de l'article 7 du contrat de 1859, l'État garantissait, pendant cinquante ans, à partir du 1er janvier 1865, l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement calculé au même taux, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le *nouveau réseau*, toutefois sans que le capital garanti pût excéder, pour l'ensemble desdites lignes, la somme totale de 307,500,000 francs.

Jusqu'à l'époque où devait commencer pour les lignes du nouveau réseau l'application de la garantie, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution devaient être portés au compte de premier établissement jusqu'à concurrence du capital garanti, sous déduction des produits des sections de ces lignes successivement mises en exploitation.

Le même article 7 plaçait dans une situation spéciale les deux lignes de Caen à Cherbourg avec embranchement sur Saint-Lô, et de Mézidon au Mans avec embranchement sur Falaise. Il était dit que, bien que ces deux lignes fissent partie de l'ancien réseau *non garanti*, par exception et jusqu'au 1er janvier 1865, les intérêts et l'amortissement des sommes employées à leur construction seraient portés au compte de premier établissement du réseau nouveau *garanti*, sous déduction des produits des sections ouvertes. C'est par suite de cette situation spéciale qu'on a qualifié les deux lignes dont il s'agit de *réseau mixte*.

L'article 8 déterminait la situation du *réseau ancien*, et

disposait qu'à partir du 1er janvier qui suivrait l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises tant dans l'ancien que dans le nouveau réseau, toute la partie des produits nets de l'ancien réseau qui excéderait une moyenne de 27,000 fr. par kilomètre serait appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État pour le nouveau réseau. Cette disposition, d'après l'économie du traité, réservait aux actions un revenu de 35 francs (1).

Aux termes de l'article 9, les avances faites par l'État pour la garantie devaient lui être remboursées avec intérêts à 4 0/0, dès que les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant, au delà de 27,000 francs par kilomètre, des produits nets de l'ancien réseau, dépasseraient l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Enfin, il était dit par l'article 10 que, lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau,

---

(1) On croit devoir reproduire ici le calcul d'après lequel un produit net kilométrique de 27,000 fr., pour 1,192 kil. (longueur présumée de l'ancien réseau, en 1859), donnait aux actionnaires, suivant l'économie du traité, un revenu de 35 fr. par action.

On évaluait comme suit les charges afférentes au produit net de l'ancien réseau :

1° Intérêts et amortissements à 5 fr. 75 des 311 millions d'obligations nécessaires pour compléter, avec les 150 millions d'actions, le capital de construction de l'ancien réseau, qu'on portait dans le traité à 461 millions, ci.... 17,882,500 fr.

2° Différence de 1 fr. 10 c. sur les intérêts et l'amortissement du capital du nouveau réseau évalué alors à 307,500,000 fr., garantis par l'État au taux de 4 fr. 65, et coûtant réellement à la Compagnie 5 fr. 75, ci........ 3,382,500

3° Imprévues........ 419,000

En ajoutant aux sommes ci-dessus le revenu de 35 fr. pour 300,000 actions, ci........ 10,500,000

on arrivait au total de........ 32,184,000 fr.

somme qui représentait exactement le produit de 27,000 fr. × 1,192.

dépasserait un revenu net moyen de 30,000 francs par kilomètre, sur l'ancien réseau, et un intérêt de 6 0/0 du capital effectivement dépensé pour la construction du nouveau réseau, l'excédant serait partagé par moitié entre la Compagnie et l'État, toutefois sans que le partage pût s'exercer avant l'année 1872.

Telles sont les clauses principales du traité de 1858 et 1859, qu'il importait de rappeler au souvenir du Corps législatif pour rendre plus saisissables les modifications que le nouveau contrat apporte aux conventions existantes.

Examen de la nouvelle convention proposée.

De courtes explications suffiront pour faire saisir l'ensemble et les détails de la convention nouvelle.

En premier lieu, le traité impose à la Compagnie l'obligation d'établir les cinq lignes nouvelles de :

Caen à Flers....................	60	kilomètres.
Mayenne à Laval................	20	
Louviers à la ligne de Paris à Rouen	7	
Napoléonville à Saint-Brieuc......	56	
Flers à Mayenne................	61	
Total............	204	

Concession définitive de quatre lignes nouvelles.

Il est inutile d'insister sur l'utilité des quatre premières de ces lignes que le traité concède définitivement à la Compagnie. Déclarées d'utilité publique par des décrets en date des 31 août 1860, 3 octobre de la même année, et 14 juin 1861, elles ont été dotées de subventions par les lois du 1er août 1860 et du 2 juillet 1861, qui ont autorisé le Ministre des travaux publics à les entreprendre aux frais de l'État, en attendant qu'elles puissent être concédées. Une somme de

4,400,000 francs environ est déjà dépensée sur trois de ces lignes (1).

La Compagnie s'engage à exécuter ces quatre lignes dans un délai de huit années. Il y a lieu de croire qu'elles seront terminées et mises en exploitation bien avant l'expiration de ce délai ; toutefois, il n'a pas paru possible d'en imposer l'obligation à la Compagnie.

Concession éventuelle de la ligne de Flers à Mayenne

La cinquième ligne, celle de Flers à Mayenne, n'est concédée qu'éventuellement, et pour le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841.

Cette ligne est destinée à relier celles de Caen à Flers et de Mayenne à Laval, qui sont concédées à titre définitif, et à les rendre plus utiles et plus fructueuses, en même temps qu'elle desservirait une contrée industrielle et agricole fort intéressante. Les Conseils généraux du Calvados, de l'Orne, de la Manche et de la Mayenne ont demandé avec instance que les villes de Caen et de Laval fussent mises en communication directe par l'établissement de ce tronçon.

Il a été l'objet d'un avant-projet récemment étudié avec beaucoup de soin par les ingénieurs et accueilli par un avis favorable du Conseil général des ponts et chaussées. Il sera prochainement soumis aux enquêtes.

Ces cinq lignes ne peuvent, du reste, être concédées que dans les conditions de la loi du 11 juin 1842, en mettant

(1) Caen à Flers	2,000,000 fr.
Mayenne à Laval	2,000,000
Louviers	400,000
Total	4,400,000 fr.

à la charge de l'État l'acquisition des terrains, les terrassements, les ouvrages d'art et les stations, et de plus, en garantissant l'intérêt et l'amortissement des dépenses que la Compagnie aurait à supporter de son côté.

Subventions allouées pour les cinq lignes nouvelles.

La subvention qu'exigent les quatre lignes concédées à titre définitif a été fixée par les lois du 1er août 1860 et du 2 juillet 1861. La Compagnie l'a acceptée sans modifications et pour la somme totale de 21,300,000 francs. La subvention qu'exigerait la ligne concédée à titre éventuel est fixée par la convention à 10,700,000 francs d'après les estimations de l'avant-projet.

Sommes à garantir par l'État pour ces nouvelles lignes.

Quant aux sommes à garantir, l'expérience de ce qui s'est passé pour l'établissement du réseau de l'Ouest démontre que les prévisions faites au moment où ont été votées les lois de 1860 et 1861, relativement aux dépenses qui incomberaient au concessionnaire pour la construction des quatre lignes comprises dans ces lois, étaient beaucoup trop faibles, et l'on n'a pas même atteint la proportion des dépenses effectives du nouveau réseau, telles qu'elles sont constatées dans le rapport de MM. les inspecteurs généraux Avril et Mary, en fixant à 26 millions pour les quatre premières lignes et à 9 millions pour la cinquième le capital à garantir par suite des concessions nouvelles.

Résumé de la première partie de la nouvelle convention.

En résumé, cette première partie de la convention attribue à la Compagnie de l'Ouest la concession définitive ou éventuelle de cinq lignes nouvelles d'une longueur totale de 204 kilomètres, pour laquelle l'État aura, d'une part, à fournir une subvention de 32 millions, et, d'autre part, à garantir pendant cinquante ans, à raison de 4 fr. 65 c. pour l'intérêt et l'amortissement, une somme de 35 millions qui restera à la charge de la Compagnie.

Voici maintenant les clauses destinées à raffermir la situation de la Compagnie et à la mettre à même d'accomplir la tâche qui lui incombe et qu'aggravent les concessions du nouveau contrat.

Clauses nouvelles destinées à raffermir la situation de la Compagnie.

Nous avons dit que le réseau mixte, savoir les deux lignes de Caen à Cherbourg avec embranchement sur Saint-Lô, et de Mézidon au Mans avec embranchement sur Falaise, au lieu de coûter 44 millions, comme on le supposait en 1859, entraînerait une dépense de 80 millions. D'autre part, le produit net de ces deux lignes, qui est d'environ 1,500,000 francs, représente un peu plus de 2 p. 0/0 du capital actuellement dépensé pour leur établissement, et un peu moins de 2 p. 0/0 de la dépense totale de 80 millions. Le réseau mixte serait donc une très-lourde charge pour l'ancien réseau; il a paru conforme à la pensée même qui avait inspiré le traité de 1859 de le faire passer définitivement dans le nouveau réseau. C'est, de ce chef, une première addition à faire aux sommes garanties par l'État de. . . . . 80,000,000 fr.

Suppression du réseau mixte, à comprendre désormais dans le nouveau réseau.

De plus, les évaluations du nouveau réseau portées au traité de 1859, pour la somme de. 307,500,000
sont reconnues aujourd'hui absolument insuffisantes. Il a semblé qu'il serait juste d'y ajouter :

Révision des évaluations primitives du Nouveau Réseau.

1° Les sommes payées ou à payer en intérêts et amortissement pendant la construction, déduction faite des produits des

A reporter . . . . . . 387,500,000 fr.

Report........ 387,500,000 fr.

sections qui s'ouvriront successivement, lesdites sommes évaluées à............ 37,000,000 (1)

2° Les excédants de dépense causés, notamment par l'élévation du prix des terrains et par les difficultés exceptionnelles qu'a présentées l'établissement de certaines parties du réseau sur des terrains sans consistance, lesdits excédants évalués à.. 55,500,000 (2)

Ces additions, toutes considérables

A reporter...... 480,000,000 fr.

---

(1) *Extrait du Rapport de MM. Avril et Mary* :

« Toutes les dépenses étant faites sur des capitaux dont l'intérêt et l'amortisse-« ment courent du jour où les fonds sont versés à la caisse de la Compagnie, il « faut prendre sur le capital pour couvrir ces dépenses; il faut également pourvoir « aux frais de surveillance et de direction des travaux, de sorte que le capital dé-« pensé en travaux doit être majoré de 17 0/0 environ. »

(2) *Extrait du même Rapport* :

« L'énormité des dépenses applicables à quatre de ces lignes (Serquigny à Rouen, « — Lisieux à Honfleur, — Pont-l'Évêque à Trouville, — Le Mans à Angers), « tient :

« 1° Pour la première, à ce qu'elle comportait deux grands ponts sur la Seine, « deux souterrains d'une longueur de 1,240 mètres ensemble, aux prix élevés des « terrains payés en moyenne 50,800 francs par kilomètre, et enfin à la dépense « des gares.

« 2° La ligne de Honfleur a été exécutée dans des conditions exceptionnelles : « 4 kil. de souterrains, dont un sous la ville de Lisieux, — remblais de 20 à 30 m. « de hauteur aux abords du souterrain d'Hébertot, — 3 kil. de fondations sur de « mauvais sols, — gare conquise sur la baie de Seine à Honfleur, — 93,000 fr. de « terrain par kil.

« 3° La ligne de Trouville nécessite ou nécessitera des dépenses considérables « pour la gare et la traversée de la Touques, dans le voisinage de la mer. Les ter-« rains ont coûté 91,000 fr. par kilomètre.

« 4° La ligne du Mans à Angers doit être exécutée à deux voies; elle a donné « lieu à d'énormes remblais, à des ouvrages d'art considérables et doit supporter « une partie des dépenses des gares extrêmes. »

Report	480,000,000 fr.

qu'elles sont, ne représentent pas le montant total du capital du nouveau réseau. On a considéré que, eu égard à la situation spéciale de la Compagnie de l'Ouest, il pourrait être équitable d'ajouter à ce capital certaines dépenses qui s'y rattachent assez étroitement et qui avaient été omises dans les calculs de 1859.

Ainsi, il faut reconnaître que c'est la concession des lignes du nouveau réseau qui impose à la Compagnie l'obligation de modifier non-seulement les gares situées aux points de jonction des deux réseaux, mais encore celles qui, bien qu'appartenant à l'ancien, doivent être considérées comme d'une utilité commune à l'un et à l'autre, et de les mettre à même de satisfaire à leur nouvelle destination.

A ce point de vue, on a trouvé juste de rattacher encore au capital du nouveau réseau :

1° Les sommes nécessaires à l'agrandissement des gares mixtes, c'est-à-dire celles dans lesquelles viendront aboutir les nouvelles lignes, ci	8,000,000
2° Les sommes nécessaires à l'agrandissement et au nouvel aménagement de la gare Saint-Lazare à Paris, où viennent	
A reporter	488,000,000 fr.

Report . . . . 488,000,000 fr.

aboutir les lignes de Cherbourg à Caen et de Paris à Dieppe par Gisors ; de la gare Montparnasse, qui donne accès aux lignes de Saint-Cyr à Surdon, du Mans à Angers, de Rennes à Brest, Saint-Malo et Redon ; de la gare de marchandises des Batignolles ; enfin, des deux gares de Rouen, auxquelles aboutissent les lignes de Serquigny à Rouen et de Rouen à Amiens ; lesdites dépenses évaluées à. 26,000,000 (1)

3° Une part des frais de premier établissement des gares de l'ancien réseau qui doivent être d'un usage commun pour les deux réseaux, telles que les gares que nous avons citées plus haut.

Il est incontestable, en effet, que si les lignes du nouveau réseau appartenaient à une compagnie distincte de celle de l'Ouest, cette dernière serait en droit d'exiger, pour l'usage des gares d'une utilité commune, des prix de location analogues à ceux que la Compagnie de Rouen payait jadis à celle de Saint-Germain. La somme qui a paru devoir constituer la part contributive du nouveau réseau dans les frais de premier établissement de ces gares

A reporter . . . . . 514,000,000 fr.

(1) Voir au rapport de MM. Avril et Mary le détail des dépenses afférentes à l'agrandissement et à l'aménagement de chacune des gares dénommées dans ce paragraphe.

Report............. 514,000,000 fr.

a été fixée à........................ 21,000,000

Par suite de ces diverses additions, le montant définitif du nouveau réseau, avec le réseau mixte qui y est incorporé, sera porté à......................... 535,000,000

Montant définitif du capital garanti pour la construction du nouveau réseau.

Et, en y comprenant les concessions définitives et éventuelles de la nouvelle convention, qui représentent ensemble, pour les dépenses à la charge de la Compagnie, 35,000,000

la somme totale garantie par la nouvelle convention pendant 50 ans, à partir du 1er janvier 1865, à raison de 4 fr. 65 c., intérêt et amortissement compris, s'élèvera à 570,000,000 fr.

De son côté, le capital de l'ancien réseau qui, comme nous l'avons dit, représenterait en réalité..... 560,000,000 fr.

se trouvera déchargé :

1° Du réseau mixte. 80,000,000 fr.

2° Des dépenses relatives à l'agrandissement et au nouvel aménagement des gares mixtes et de certaines gares principales, ainsi que d'une part des frais de premier établissement de ces dernières, pour une valeur de... 55,000,000

Ensemble.... 135,000,000 fr. 135,000,000

Et sera définitivement fixé par conséquent à........................... 425,000,000 fr.

Fixation définitive du capital de l'Ancien Réseau.

dont 150 millions représentés par les 300,000 actions, et 275 millions par des obligations.

Évaluation du produit net de l'Ancien Réseau, à réserver aux actions.

Restait à déterminer le quantum du produit net de l'ancien réseau à réserver aux actions et dont l'excédant seul doit être reversé sur le nouveau réseau.

Il résulte des évaluations du capital, tant du nouveau que de l'ancien réseau, admises comme bases de la nouvelle convention, que les produits de l'ancien réseau auront à supporter, après l'achèvement du nouveau réseau, les charges suivantes :

1° Intérêts et amortissements à 5 fr. 75 c. des 275 millions d'obligations de l'ancien réseau, ci..	15,812,500 fr.
2° Différence de 1 fr. 10 c. p. 0/0 sur le capital du nouveau réseau, s'élevant à 570 millions, pour lequel la Compagnie payera 5 fr. 75 c., quand l'État ne garantit que 4 fr. 65 c., ci..	6,270,000
S'il fallait y ajouter le revenu de 35 francs, réservé aux actions par le traité de 1859, soit pour 300,000 actions.....	10,500,000
il faudrait attendre, pour que le nouveau réseau profitât de l'excédant des produits nets de l'ancien, que ceux-ci fussent supérieurs à...........................	32,582,500 fr.

ce qui n'aura pas lieu sans doute avant plusieurs années, puisqu'ils n'ont atteint, en 1861, la meilleure année du trafic de l'Ouest, que 29 millions environ.

Mais, afin d'atténuer dans une certaine mesure les sacrifices du Trésor et de hâter

A reporter...... 32,582,500 fr.

Report	32,582,500 fr.
le moment où une partie des produits nets de l'ancien réseau pourra être reversée sur le nouveau, la Compagnie a consenti à abaisser à 30 francs le revenu réservé aux actions, ce qui diminuera de.......	1,500,000
le chiffre des produits nets réservés et le ramènera à........................	31,082,500 fr.

laquelle somme, répartie sur 900 kilomètres qui forment la longueur de l'ancien réseau dans les conditions nouvelles, représente environ 34,500 francs par kilomètre (1). D'après ce calcul, le revenu net moyen réservé sera donc de 34,500 francs par kilomètre, au lieu de 27,000 francs.

Comme il est permis d'espérer que, dans un petit nombre d'années, les produits nets de l'ancien réseau atteindront au moins 30 millions, on peut considérer que le nouveau contrat fournira à la Compagnie les moyens de faire face à tous ses engagements sans que la situation des actionnaires soit compromise, et qu'il est de nature par conséquent à rétablir son crédit.

Faculté réservée pour l'État de transformer le montant des subventions nouvelles en annuités.

La convention renferme, en outre, une clause qui a déjà été stipulée pour les Compagnies d'Orléans et de l'Est, et qui autorise le Gouvernement à transformer le montant des subventions en annuités comprenant l'intérêt et l'amortissement à 4 1/2 0/0, et s'étendant jusqu'à la limite de la concession, c'est-à-dire jusqu'au terme de quatre-vingt-douze ans. Nous demandons au Corps législatif la permission de nous référer pour cette clause aux explications qui lui ont été fournies

(1) Le chiffre exact de 34,500 francs multipliés par 900 kilomètres est de 31,050,000 francs.

dans l'exposé des motifs du projet de loi relatif à la convention nouvelle intervenue avec la Compagnie d'Orléans.

Établissement d'un tarif réduit, pour les matières premières destinées à l'agriculture.

Nous nous dispenserons également de tout commentaire au sujet de la clause par laquelle la Compagnie de l'Ouest est soumise à l'établissement d'un tarif réduit pour le transport des matières premières destinées à l'agriculture et à l'industrie, cette clause, insérée aussi dans le traité nouveau fait avec la Compagnie de l'Est, ayant été déjà l'objet d'explications dans l'exposé des motifs du projet de loi qui concerne cette Compagnie. Qu'il nous suffise de faire remarquer que cette clause impose à la Compagnie de l'Ouest, au profit de l'agriculture et de l'industrie, un sacrifice annuel sur ses recettes, dont le chiffre ne peut pas être précisé, mais qui n'est cependant pas sans importance.

Dispositions nouvelles, relatives au partage des bénéfices.

Le partage des bénéfices, dans l'économie de la convention de 1859, devait s'appliquer lorsque l'ensemble des produits nets des deux réseaux dépasserait un intérêt de 6 0/0 du capital effectivement dépensé pour la construction du nouveau réseau, et un revenu net moyen de 30,000 francs par kilomètre sur l'ancien réseau, c'est-à-dire pour une longueur de 1,195 kilomètres, une somme de 35,850,000 francs. — Par l'article 9 de la nouvelle convention, cette clause a été modifiée de manière à la rendre plus favorable au Trésor, et en ce sens que le produit net réservé à l'ancien réseau est le même pour l'application du partage des bénéfices que pour celle de la garantie d'intérêt, c'est-à-dire de 34,500 francs par kilomètre, lesquels représentent pour 900 kilomètres la somme de 31,050,000 francs.

Faculté du rachat de la ligne d'Auteuil, reservée pour l'État.

Enfin, l'on a cru nécessaire de prévoir le cas où le Gouvernement se verrait dans la nécessité de compléter le chemin de fer de Ceinture de Paris, en y comprenant la ligne d'Auteuil. On a en conséquence réservé la faculté pour l'État de

racheter cette ligne à la Compagnie de l'Ouest, en stipulant d'ailleurs que le prix de ce rachat serait fixé, comme pour les canaux et les ponts à péage, dans les formes prescrites par la loi du 29 mai 1845 et modifiées par celle du 1er août 1860.

Il est inutile de faire remarquer que, si cette éventualité se réalisait, il y aurait à remanier les chiffres des sommes garanties par l'État et tous ceux qui en dépendent.

En demandant au Corps législatif, conformément à l'article 4 du sénatus-consulte du 25 décembre 1852, l'approbation des articles de la nouvelle convention passée entre M. le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention, le Gouvernement a la confiance que les dispositions de cette convention, dictées à la fois par un sentiment d'équité et par des considérations d'intérêt général, seront de nature à sauvegarder les intérêts de la Compagnie de l'Ouest et à donner satisfaction aux contrées importantes qu'elle est appelée à desservir. Nous ne nous sommes pas dissimulé les inconvénients graves qu'il peut y avoir à revenir sur des contrats librement débattus et consentis de part et d'autre. Ces inconvénients étaient surtout de nature à exciter les scrupules, en 1859, au moment où les contrats faits avec les diverses Compagnies ont été si profondément modifiés. Ils n'ont cependant point arrêté le Gouvernement et le Corps législatif à cette époque. Aujourd'hui, le doute n'est même pas possible; les modifications actuelles ne sont, en effet, que la conséquence presque forcée de celles qui ont eu lieu en 1859, et elles ont été inspirées par les mêmes vues, par les mêmes considérations d'intérêt général.

C'est ici, d'ailleurs, l'occasion de faire remarquer, en terminant, que, pour toutes les Compagnies autres que celles de l'Est et de l'Ouest, les conventions de 1859 ont eu une complète efficacité. Ainsi, les grands réseaux du Nord, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée, qui comprennent ensemble une longueur totale de plus de onze mille kilomètres, et dont les dépenses s'élèvent en totalité à plus de trois milliards et demi, pourront être complétement terminés sans qu'aucune modification soit apportée aux dispositions fondamentales de ces conventions, relativement aux lignes qui y sont comprises. On peut donc affirmer que les traités passés en 1859 ont atteint le but que se proposait le Gouvernement, c'est-à-dire de raffermir le crédit des Compagnies et d'assurer l'exécution du réseau de l'empire. Si des circonstances spéciales exigent une modification dans le chiffre du capital garanti par l'État, cette mesure exceptionnelle n'augmentera en définitive que d'un neuvième environ le montant de ce capital.

Signé à la minute :

Le Conseiller d'État, Rapporteur,

Léon CORNUDET.

Les Commissaires du Gouvernement sont :

MM. VUILLEFROY, Président de section ;

CORNUDET, DE FRANQUEVILLE, } Conseillers d'État.

Certifié conforme :

Le Conseiller d'État, secrétaire général du Conseil d'État,

Signé : F. BOILAY.

RAPPORT

Fait au nom de la Commission (1) *chargée d'examiner le projet de loi approuvant les articles* 2, 3, 4, 7, 8, 9 *et* 10 *d'une convention passée entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, par M. le baron Mercier, député au Corps Législatif.

I

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

L'économie du projet de loi qui vous est soumis repose sur des considérations dont on ne saurait méconnaître l'importance et l'actualité ; il met sous vos yeux deux intérêts majeurs, intimement liés, on peut le dire : l'état présent de la Compagnie de l'Ouest et son avenir, la situation faite jusqu'ici à la vaste et riche partie de la France comprise dans le réseau déjà concédé, celle qui résultera pour ce beau territoire de nouvelles concessions ; et il nous a conduits à étudier celle qu'il serait en droit de réclamer si ses vœux les

(1) Cette Commission est composée de MM. le général Meslin, président ; Thoinnet de la Turmélière, secrétaire ; Bourlon, de Saint-Germain, le baron Mercier, le duc d'Albuféra, le comte J.-P. de Champagny, Le Clerc d'Osmonville, Quesné.

Les Conseillers d'État, Commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion du projet de loi, sont MM. Vuillefroy, président de section ; Cornudet et de Franqueville, conseillers d'État.

plus légitimes et les plus urgents pouvaient être en ce moment écoutés et satisfaits. Hâtons-nous de dire que l'expression de nos vœux ne nous empêchera pas de proclamer que cette convention que nous allons examiner est un bienfait considérable, aussi politique que libéral, aussi juste que sage dans ses combinaisons financières, et qu'elle sera accueillie avec l'égale reconnaissance de la Compagnie et des populations, rassurées désormais par l'exécution prochaine d'engagements pris depuis longtemps envers elles, et par l'espoir fondé de participer enfin, quoique bien tardivement, à cette prospérité qui surgit au moment même où commence l'exploitation d'un chemin de fer.

L'ordre que nous suivrons dans l'examen du projet de loi est celui-ci : nous nous rendrons compte de la position financière de la Compagnie de l'Ouest et des moyens proposés pour relever fortement son crédit. Nous rechercherons si les engagements précédemment pris par elle et laissés en souffrance pourront être remplis à des dates prochaines bien déterminées, la part d'exécution à entrevoir pour les nouvelles lignes qui entrent dans la concession, et nous arriverons à prouver que quelques lignes, les premières à concéder dans un réseau complémentaire que nous n'hésiterons pas à indiquer, pourraient prendre rang dès cette année dans la convention, ne fût-ce qu'à titre éventuel, bien convaincus que leur exécution ne dérangerait pas les conditions financières que le Gouvernement s'est imposées à juste titre, lorsqu'il a fixé le terme de huit années d'une manière absolue pour l'entier achèvement des lignes comprises dans les conventions faites avec les diverses Compagnies. Ce terme de huit années a inspiré des inquiétudes aux intéressés à l'ensemble des chemins de fer compris dans le réseau de l'Ouest ; nous nous croyons en mesure de les faire disparaître.

Plusieurs de nos collègues nous ont adressé des amendements; nous les enregistrerons avec d'autant plus d'empressement, qu'ils corroboreront nos appréciations personnelles sur l'urgence de la concession de nouvelles lignes et sur l'ensemble des intérêts à satisfaire par un réseau complémentaire. Enfin, nous nous expliquerons sur la création de cette quatrième classe modificative de l'article 42 du cahier des charges, que la convention a permis d'introduire, au grand avantage de l'agriculture et de l'industrie.

II.

SITUATION FINANCIÈRE DE LA COMPAGNIE.

L'ensemble du réseau de la Compagnie se compose :

1° Lignes de l'ancien réseau...............	900 kil.
2° Lignes qui doivent rentrer dans l'ancien réseau à partir du 1er janvier 1865 et qui forment le réseau mixte.......................	295
3° Lignes du nouveau réseau présentant....	1,112
Total général du réseau...............	2,307 kil.

L'ancien réseau avait été évalué, lors du traité de 1859, à.......................	417,000,000 fr.
Le réseau mixte à..................	44,000,000
Total..........	461,000,000 fr.
L'ancien réseau coûtera.............	480,000,000 fr.
Le réseau mixte....................	80,000,000
Total..........	560,000,000 fr.
L'évaluation première étant de.......	461,000,000

il en résulte une augmentation de dépenses de	99,000,000 fr.
Le nouveau réseau, garanti en 1859 pour 308,500,000 fr., coûtera 400,000,000 fr.; différence..........................	92,500,000
Total...........	191,500,000 fr.

Le total des excédants sur les dépenses prévues au traité de 1859 est donc de 191,500,000 fr.

L'intérêt et l'amortissement de ce surcroît de capital devant absorber à peu près en entier la portion du revenu réservé au dividende, aux termes mêmes des conventions de 1859, la Compagnie a exposé au Gouvernement l'impossibilité où elle se trouverait de recourir au crédit pour achever l'ensemble des travaux de sa concession.

En effet, l'ancien réseau exigera pour travaux complémentaires..........................	55,000,000 fr.
Les lignes de Caen à Cherbourg et de Mézidon au Mans....................	10,000,000
Et le nouveau réseau, qui coûtera 400,000,000 fr. n'ayant encore reçu que 126,100,000 fr., il y aura lieu de lui consacrer	273,900,000
Total..........	338,900,000 fr.

Ainsi la Compagnie aurait à demander au crédit pour l'achèvement des travaux de la concession, 338,900,000 fr. En présence de dépenses si notablement supérieures aux prévisions du traité de 1859, puisqu'elles ont été constatées devoir s'élever à 191,500,000 fr.; en présence encore de revenus qui, bien qu'ils ne supportent pas les prélèvements auxquels ils seront assujettis à partir de 1865 au profit du nouveau réseau, ont à peine dépassé le chiffre qui leur était réservé par le traité de cette époque, la Compagnie ne se serait plus sentie assez forte pour continuer de faire appel au crédit, et elle a dû dé-

clarer que l'achèvement de ses travaux étant compromis, elle ne saurait consentir à accepter, même avec de fortes subventions et la garantie de l'État, les lignes votées en 1860 et en 1861, commencées par l'État, et qui sont des annexes du réseau de l'Ouest ; à plus forte raison devait-elle repousser toute extension du réseau paralysant ainsi l'initiative du Gouvernement dans la satisfaction à donner à des intérêts dont il aurait reconnu l'importance.

Du moment que le contrat de 1859 conduisait fatalement à de telles conséquences, il était évident que le Gouvernement devait accepter sa révision, et il vous la propose dans les meilleures conditions pour sauvegarder le capital engagé dans le réseau de l'Ouest, donner confiance au crédit, imprimer une marche active et sûre à l'exécution du réseau de la Compagnie, rendre son extension possible et accomplir, par la disposition relative aux tarifs, cette promesse qu'il a tant à cœur de tenir, le dégrèvement successif des charges de l'agriculture et de l'industrie.

Les sacrifices que l'État va s'imposer par le nouveau traité, reconnu juste et politique, sont-ils considérables ? C'est ce que nous allons examiner.

Nous ne reproduisons pas ici les conditions du contrat de 1859 ; l'exposé des motifs du projet de loi est très-complet à cet égard, et nous ne pouvons que nous y référer. Il nous suffira de dire que l'article 8, en déterminant la situation du réseau ancien et en disposant qu'à partir du 1er janvier qui suivrait l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises tant dans l'ancien que dans le nouveau réseau, toute la partie des produits nets de l'ancien réseau qui excéderait une somme de 27,000 fr. par kilomètre serait appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État pour le

nouveau réseau; l'économie du traité réservait aux actions un revenu de 35 francs. Nous appelons l'attention sur ce revenu de 35 francs, parce qu'on verra plus loin que la convention nouvelle abaisse à 30 francs le revenu réservé aux actions, revenu non garanti, pas même assuré, car il résulte d'une prévision de revenu net de 31,082,500 fr., et qu'il s'abaisserait si le revenu net restait inférieur à ce chiffre.

CONVENTION NOUVELLE.

Le traité incorpore au réseau cinq lignes nouvelles :

Caen à Flers....................	60	kilomètres.
Mayenne à Laval.................	20	—
Louviers à la ligne de Paris à Rouen.	7	—
Napoléonville à Saint-Brieuc.......	56	—
Flers à Mayenne.................	61	—
Total.........	204	kilomètres.

Les quatre premières lignes sont concédées définitivement, la cinquième ne l'est qu'à titre éventuel.

La subvention pour les quatre lignes concédées à titre définitif a été fixée par les lois du 1er août 1860 et du 2 juillet 1861 ; elle s'élève à 21,300,000 fr. Celle qu'exigerait la ligne concédée éventuellement est fixée par la convention à 10,700,000 fr., d'après les estimations de l'avant-projet; c'est de ce chef un engagement au compte de l'État de 32,000,000 fr., sur lesquels 4,400,000 fr. environ ont été déjà dépensés. La somme à garantir, eu égard à des prévisions de dépense qui pourraient être incomplètes, a été portée à 26,000,000 fr. pour les quatre premières lignes et 9,000,000 fr. pour la cinquième; ainsi l'État aurait à fournir, pour ces cinq lignes d'une longueur de 204 kilomètres, une subvention de 32,000,000 fr. et à garantir pendant 50 ans, à

raison de 4 fr. 65 pour l'intérêt et l'amortissement, une somme de 35,000,000 fr. qui restera à la charge de la Compagnie.

Déterminons maintenant les engagements de l'État en vue d'exonérer la Compagnie d'une partie de ses obligations de manière à raffermir sa situation et à la mettre à même d'exécuter son contrat.

On a vu que le réseau mixte, qui devait coûter 44,000,000 fr., entraînera une dépense de 80,000,000 fr.; son produit net serait un peu moins de 2 pour 100 des 80,000,000 fr., et ce serait une trop lourde charge pour l'ancien réseau. En le faisant passer dans le nouveau réseau, l'État garantirait en plus.............................. 80,000,000 fr.

Les évaluations du nouveau réseau portées au traité de 1859 pour la somme de.. 307,500,000
sont insuffisantes : on y ajoute pour intérêts et amortissement pendant la construction, excédants de dépenses par suite de l'élévation du prix des terrains et difficultés exceptionnelles rencontrées dans l'exécution des travaux, agrandissement des gares mixtes, agrandissement et aménagement de la gare Saint-Lazare, de la gare Montparnasse, de la gare des marchandises des Batignolles, enfin des deux gares de Rouen, auxquelles aboutissent les lignes de Serquigny à Rouen et de Rouen à Amiens, et frais de premier établissement des gares de l'ancien réseau qui doivent être d'un usage commun pour les deux réseaux...................... 147,500,000

Total......... 535,000,000 fr.

Et alors le montant définitif du nouveau réseau avec le réseau mixte qui y est incorporé sera porté à 535,000,000 fr.

A quoi il faut ajouter la dépense à la charge de la Compagnie pour les concessions définitives et éventuelles de la nouvelle convention..........................	35,000,000
Total........	570,000,000 fr.

Ce qui porte à 570,000,000 fr. la somme totale garantie pendant cinquante ans, à partir du 1[er] janvier 1865, à raison de 4 fr. 65 c., intérêt et amortissement compris.

Quant au capital de l'ancien réseau, qui représenterait en réalité............................ 560,000,000 fr.

il se trouvera déchargé du réseau mixte de...	80,000,000 fr.	
et pour les dépenses relatives aux gares, de	55,000,000	
Ensemble.	135,000,000 fr.	135,000,000
Reste......		425,000,000 fr.

et il demeurera définitivement fixé à 425,000,000 fr., dont 150,000,000 fr. sont représentés par les 300,000 actions et 275,000,000 fr. par des obligations.

Restait à déterminer le quantum du produit net de l'ancien réseau à réserver aux actions et dont l'excédant seul doit être reversé sur le nouveau.

Il résulte des évaluations du capital tant du nouveau que de l'ancien réseau, admises comme bases de la nouvelle convention, que les produits de l'ancien réseau auront à supporter, après l'achèvement du nouveau réseau, les charges suivantes :

1° Intérêts et amortissement à 5 fr. 75 c. des 275 millions d'obligations de l'ancien réseau, ci..... 15,812,500 fr.

2° Différence de 1 fr. 10 c. p. 100 sur le capital du nouveau réseau, s'élevant à 570,000,000 fr. pour lequel la Compagnie payera 5 fr. 75 c., quand l'État ne garantit que 4 fr. 65 c., ci............ 6,270,000

S'il fallait y ajouter le revenu de 35 fr., réservé aux actions par le traité de 1859, soit pour 300,000 actions............ 10,500,000

il faudrait attendre, pour que le nouveau réseau profitât de l'excédant des produits nets de l'ancien, que ceux-ci fussent supérieurs à........................ 32,582,500 fr.

ce qui n'aura pas lieu, sans doute, avant plusieurs années, puisqu'ils n'ont atteint, en 1861, la meilleure année du trafic de l'Ouest, que 29,000,000 fr. environ.

Mais afin d'atténuer dans une certaine mesure les sacrifices du Trésor, et de hâter le moment où une partie des produits nets de l'ancien réseau pourra être reversée sur le nouveau, la Compagnie a consenti à abaisser à 30 fr. le revenu réservé aux actions, ce qui diminuera de 1,500,000 le chiffre des produits nets réservés et le ramènera à...................... 31,082,500 fr.

laquelle somme, répartie sur 900 kilomètres qui forment la longueur de l'ancien réseau dans les conditions nouvelles, représente environ 34,500 fr. par kilomètre. D'après ce calcul, le revenu net moyen réservé sera donc de 34,500 francs par kilomètre, au lieu de 27,000 fr.

Ce revenu net de 31,082,500 fr. donne aux actions le revenu net de 30 fr. Ce revenu, au reste, est le maximum qu'elles puissent atteindre, puisque tout l'excédant auquel le revenu net de l'ancien réseau pourrait arriver doit, aux termes de la convention, être reversé sur le nouveau réseau.

III.

IMPORTANCE DES TRAVAUX A EXÉCUTER ET DÉLAI D'EXÉCUTION.

La Compagnie doit demander au crédit, d'ici à un très-petit nombre d'années, pour l'achèvement complet des lignes de sa concession, premier et deuxième réseau, une somme totale de 338,000,000 fr.

Elle prévoit à son budget de 1863 une dépense de 76,000,000 fr. ; il est hors de doute que son crédit, fortement établi par la présente loi, lui permettra de consacrer à ses travaux 75,000,000 fr. par an, de 1863 à 1867 ; alors elle accomplirait pendant ces cinq années, c'est-à-dire à la fin de 1867, tous les travaux de son premier et de son deuxième réseau, estimés à 338,900,000 fr., en y consacrant 68,000,000 fr. par an, et elle pourrait alors destiner annuellement aux nouvelles lignes concédées 7,000,000 fr., formant pour les cinq années les 35,000,000 fr. pour lesquels la Compagnie s'est engagée. Bien certainement ces 7,000,000 fr. par an destinés aux nouvelles lignes permettraient de terminer, en 1864, Mayenne à Laval et Louviers à la ligne de Paris à Rouen ; Caen à Flers serait achevé en 1865, et Napoléonville à Saint-Brieuc, aussi bien que Flers à Mayenne, seraient exécutés en 1867. Ne serait-il pas juste, dans cette position, et du moment même que, par mesure générale, les délais d'exécution de l'ensemble des lignes concédées à titre définitif et à titre éven-

tuel ont été fixés pour toutes les Compagnies à huit années, d'établir une certaine corrélation entre les divers réseaux, et de prévoir pour la Compagnie de l'Ouest des travaux proportionnés aux délais accordés?

Ceci paraît d'autant plus rationnel quant à cette Compagnie, qu'elle ne prend, d'après la convention, que 204 kilomètres de lignes nouvelles, tandis que l'Est, par exemple, Compagnie placée dans des conditions de crédit et de jouissance analogues à celle de l'Ouest, en prend 740 ; que d'autres Compagnies, beaucoup plus encore que les contrées desservies par la Compagnie de l'Ouest, ont eu plus que d'autres à souffrir de ses retards précédents dans les travaux des lignes anciennes, et enfin qu'il existe des lignes d'un intérêt général incontestable, très-important au point de vue commercial, réclamées depuis longtemps par les populations et les Conseils généraux et dont les études sont aujourd'hui terminées.

Demander à la Compagnie d'exécuter pendant les huit années qui lui sont départies, outre les 204 kilomètres mentionnés à la convention pour une somme de 100,000,000 fr. de plus de travaux, dont la moitié porterait sur le fonds de subvention, ce serait, en fin de compte, ne lui imposer comme appel au crédit que 50,000,000 fr. à répartir pendant les trois dernières années comprises dans le terme de huit ans, soit 16 à 17,000,000 fr. par année.

Cette demande paraît très-modérée et pourrait certainement être doublée pour le cas où le réseau complémentaire, tel que l'indiquent les bassins bien reconnus du pays, viendrait à être concédé, laissant encore une grande marge pour ceux qui seraient ultérieurement signalés et telles dépenses extraordinaires de l'ensemble même du réseau.

De nouvelles concessions, à titre éventuel, peuvent donc

avoir lieu dès aujourd'hui sans inconvénient ; car il ne saurait y avoir le moindre doute sur l'achèvement des lignes anciennes et de celles qui font partie de la présente convention, en 1867, d'après la déclaration même de la Compagnie, qui établit ainsi qu'il suit l'état des lignes du réseau de l'Ouest, avec indication des époques probables d'ouverture des lignes en construction.

Etat des lignes du réseau de l'Ouest, avec indication des époques probables d'ouverture des lignes en construction.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR des lignes ou sections partielle.	LONGUEUR des lignes ou sections totale.	TOTAUX par GROUPE.	ÉPOQUES probables D'OUVERTURE.
	kilom.	kilom.	kilom.	
§ 1er.				
Lignes de l'ancien réseau.....	»	900	900	Tout livré.
§ 2.				
1° Caen à Cherbourg et St-Lô	»	149 05		Tout livré.
2° Mans à Mézidon et Falaise.	»	143 05	295	Tout livré.
§ 3.				
1° Serquigny à Rouen	»	58		1er septembre 1864.
2° Lisieux à Honfleur......	»	48		Tout livré.
3° Saint-Cyr à Dreux......	60	160		1er avril 1864.
3° Dreux à Laigle..........	100			1er mai 1865.
3° Laigle à Surdon..........	»			1er mai 1866.
4° Argentan à Flers........	43	133		1er mai 1865.
4° Flers à Vire............	29			1er mai 1866.
4° Vire à Granville	61			1er mai 1867.
5° Rennes à Guingamp.....	131	252		1er octobre 1863.
5° Guingamp à Brest.......	121			1er octobre 1864.
6° Rennes à Redon........	»	71		Tout livré.
7° Rennes à Saint-Malo....	»	77		1er mai 1864.
8° Mans à Angers..........	»	97		1er octobre 1863.
9° Rouen à Amiens (un tiers).	»	41		1er janvier 1866.
10° Argenteuil à Gisors......	40	140		1er octobre 1865.
10° Gisors à Dieppe	100			2 mai 1867.
11° Pont-l'Evêque à Trouville.	»	11		1er juillet 1863.
12° Laigle à ou près Conches.	»	29	1.112	1er mai 1865.
Total......................			2.307	
§ 4.				
1° Caen à Flers...........	»	60		»
2° Mayenne à Laval..	»	20		»
3° Louviers à Saint-Pierre ..	»	7		»
4° Napoléonville à St-Brieuc.	»	56		»
5° Flers à Mayenne.........	»	61	204	
TOTAL GÉNÉRAL...............			2.511	

M. le Ministre des travaux publics est instamment prié de faire observer ces nouveaux délais promis par la Compagnie, et, pour arriver à ce résultat, d'exiger d'elle un emprunt annuel de 75,000,000 fr.

La Commission a remarqué que certaines lignes vont être prochainement livrées à l'exploitation, tandis que d'autres, qui devaient être terminées en 1861 et en 1863, sont à peine commencées, et elle signale ces interversions qui produisent le plus mauvais effet sur les populations, qui voient ainsi les faits si peu d'accord avec les promesses.

IV.

Nous allons enregistrer les amendements qui nous ont été remis par nos collègues; nous exposerons les considérations qu'ils ont fait valoir à l'appui, et après avoir établi le réseau complémentaire tel que nous devons l'entrevoir dans l'avenir, nous inscrirons l'amendement dont nous avons saisi le Conseil d'État pour obtenir la concession, à titre éventuel, de quatre lignes qui nous ont paru mériter la préférence actuelle, en faisant ressortir leur importance avec d'autant plus de confiance dans les sentiments de justice distributive du Gouvernement, que sa décision favorable reposerait sur les principes mêmes qu'il a proclamés, sans donner prise à des objections financières, soit de la part de l'État, soit de la part de la Compagnie.

1° Ligne de Laval à Nantes.

Ajouter au 1er paragraphe de l'article 3 :

« Et un chemin de Laval à Nantes par Châteaubriant comme com-
« plément de *la ligne de Caen à Nantes*, dont deux parties, Caen à
« Flers et Mayenne à Laval, sont exécutées ou en cours d'exécution,

« et dont une troisième, Flers à Mayenne, est concédée avec les deux « autres par la présente convention. »

Signé : Anselme Fleury, Simon, Voruz aîné, Arman, comte Caffarelli, Curé, baron Vast-Vimeux, Roy-Bry, Bois de Mouzilly, général Boullé, comte du Couëdic, Ch. Leroux, N. de Champagny, de Dalmas, Duclos, Le Mélorel de la Haichois, Conseil, comte de Tromelin, baron David, David-Deschamps, de Chasot, de Colbert.

2° Ligne de Cherbourg à Brest.

Après le 1er paragraphe, placer le paragraphe suivant :

« Et un chemin de fer destiné à établir une communication directe « entre le port de Cherbourg et celui de Brest, lequel partira du « chemin de Caen à Cherbourg, pour rejoindre celui de Rennes à « Brest, conformément aux projets étudiés par les ingénieurs des ponts « et chaussées, sur la demande du Conseil général de la Manche, et « au 2e paragraphe du projet du Gouvernement.

« Substituer aux mots : *ledit chemin*, les mots : *lesdits chemins*.

« Et au chiffre de la subvention de 10,700,000 francs, celui qui « sera arrêté entre la Compagnie et le Gouvernement. »

Signé : Brohyer de Littinière, comte du Couëdic, comte de Tromelin, Bois de Mouzilly, Al. de Dalmas, comte Caffarelli, A. Conseil, comte de Kergorlay.

3° Ligne de Pont-Audemer à Glos-sur-Risle.
— de Gisors à Pont-de-l'Arche,
— de Rouen à Orléans, par Louviers, Dreux et Chartres.

Les soussignés demandent le plus prochain classement possible des chemins suivants du réseau de l'Ouest :

« 1° Pont-Audemer à Glos, près Montfort ;

« 2° Gisors à Pont-de-l'Arche ;

« 3° Rouen à Orléans par Louviers, Dreux et Chartres.

« Les deux premiers de ces chemins ont déjà obtenu des subven- « tions du Conseil général de l'Eure, et le dernier est demandé par

« les Conseils généraux de la Seine-Inférieure, de l'Eure et d'Eure-et-
« Loir. »

Signé : Comte d'Arjuzon, comte de Lagrange, A. Pouyer-Quertier fils, marquis de Blosseville, marquis de Chaumont-Quitry.

4° Ligne de Fougères à Vitré.

Après le 1er paragraphe, placer le paragraphe suivant :

« Et un chemin de fer destiné à établir une communication entre le
« port de Cherbourg et celui de Brest, lequel partira du chemin de
« Caen à Cherbourg pour rejoindre celui de Rennes à Brest en passant
« par Fougères pour aboutir à la gare de Vitré. »

Signé : Al. de Dalmas, Simon.

5° Ligne de Sillé le-Guillaume à La Hutte.

« Relier la ligne de Paris à Rennes à celle du Mans à Caen au moyen
« d'un très-court embranchement compris entre Sillé-le-Guillaume et
« La Hutte. Il éviterait l'énorme détour auquel sont assujetties aujour-
« d'hui les communications entre Sillé et Alençon. »

Signé : David-Deschamps, de Chasot, Roulleaux-Dugage, marquis de Torcy, Leret d'Aubigny.

6° Chemin de fer de Ceinture (rive gauche).

Art. 2.

« Le Gouvernement est autorisé à prendre les dispositions, de con-
« cert avec la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et les autres
« Compagnies que l'entreprise intéresse, pour la construction et l'a-
« chèvement, dans le plus bref délai, du chemin de fer de Ceinture
« (rive gauche), qu'un décret du 14 juin 1861 a déclaré d'utilité pu-
« blique, et dont la loi du 2 juillet 1861 a autorisé le Ministre de
« l'agriculture, du commerce et des travaux publics à entreprendre les
« travaux. »

Signé : Alfred Darimon.

7° Délai relatif à la ligne de Laigle à Conches.

« L'embranchement de Laigle à Conches sera terminé et livré en « même temps que le chemin de Serquigny à Rouen. »

Signé : Ch. David-Deschamps, le marquis de Torcy, de Chasot, Roulleaux-Dugage.

8° Tarif spécial pour la chaux et les sables de mer.

Obtenir, s'il est possible, à l'article 6 du projet de convention, les modifications suivantes :

Faire descendre dans une cinquième classe de marchandises les objets suivants :

« *Chaux cuite en pierre ou en poudre, uniquement destinée à l'amendement des terres, marts, sables de mer, sablons calcaires de toute nature, ayant la même destination, et en régler le tarif ainsi qu'il suit :*

« Péage. — Transport. — Total,
0 fr. 03 — 0 fr. 02 — 0 fr. 05 »

Signé : L. de Cuverville, député.

9° Modifications au tarif de la quatrième classe.

« 1° Quatrième classe telle qu'en figure l'énumération au projet relatif au Midi.

« 6 centimes par kilomètre et par tonne, sous condition d'un parcours de 50 kilomètres, sans qu'au delà de 50 kilomètres jusqu'à 100 le prix puisse excéder 5 francs. (Le reste comme au projet.)

« 2° Rendre ces tarifs uniformes dans toutes les Compagnies.

« 3° Admettre (pour la houille et la 4me classe) des tarifs *circonstanciels* à 2 centimes et demi par tonne et par kilomètre, si l'expéditeur laisse à la Compagnie la liberté du transport, suivant ses convenances.

« *Signé :* Edouard Dalloz. »

10° Tarif du coke.

« Comprendre *les cokes* dans la quatrième classe du tarif. »

Signé : Comte de Toulongeon, Ed. Dalloz, baron de Reinach, Rambourg de Commentry, marquis d'Andelarre.

V.

RÉSEAU COMPLÉMENTAIRE.

Les amendements dont nous avons été saisis par nos collègues, et qui ont été développés devant nous, ont été l'objet de notre plus sérieuse attention. Nous avons reconnu que toutes les lignes qu'ils nous signalaient avaient droit d'entrer, au nom de l'intérêt général, dans le réseau de l'Ouest, et nous avons pensé que, s'il était utile d'établir la nomenclature d'un réseau complémentaire sur lequel porteraient les études du Gouvernement, il était de notre devoir de demander la concession immédiate, à titre éventuel, de quatre lignes dont les projets sont étudiés, dont l'importance est considérable et nettement reconnue par le Gouvernement lui-même, dont l'ajournement consacrerait une comparaison regrettable avec l'extension, d'ailleurs bien justifiée, donnée au réseau des autres Compagnies, puisque le réseau de l'Ouest, par le projet de loi qui nous est soumis, ne contient que 204 kilomètres, dont 153 kilomètres sont déjà votés; l'avantage accordé aux populations du réseau ne portant, par le fait, que sur les 61 kilomètres de la ligne de Flers à Mayenne. Votre Commission a donc demandé, par l'amendement suivant, la concession actuelle, à titre éventuel, des quatre lignes de :

Pont-Audemer à Glos-sur-Risle.............	16 kil.
Gisors à Pont-de-l'Arche..................	51
Laval à Nantes par Châteaubriant...........	120
Cherbourg à Brest, partant de Carentan ou Saint-Lô, passant par Coutances, Granville, Avranches, Pontorson, Dol et Dinan.................	180
	367 kil.

sans entendre donner à ces quatre lignes, d'après l'ordre d'inscription, un rang de priorité et de préférence.

AMENDEMENT.

« 1° La Commission propose, à l'unanimité, d'ajouter à l'article 3
« que les chemins :

« 1° De Gisors à Pont-de-l'Arche,

« 2° De Laval à Nantes,

« 3° De la ligne de Cherbourg à la ligne de Brest par Dinan, soient
« compris dans le présent projet de loi, à titre éventuel, aux conditions
« accordées pour les deux cent quatre kilomètres déjà accordés dans ledit
« projet de loi.

« Ce classement comprendrait un ensemble d'environ 350 kilomètres
« nouveaux, estimés d'après les avant-projets à 90,000,000 fr.

« 2° La Commission propose comme amendement au dernier article
« que l'État accorde une subvention de 1,000,000 fr. sans aucune ga-
« rantie d'intérêt, pour la construction d'un chemin de fer de Pont-
« Audemer à Glos-sur-Risle, à une compagnie particulière qui s'offre
« avec ces conditions, ou à la Compagnie de l'Ouest, si elle les accepte. »

Le Conseil d'État, après discussion, a décidé qu'il n'y a pas lieu de statuer sur les amendements.

La Commission recommande à l'étude du Gouvernement :

Louviers à Orléans par Dreux et Chartres,

Laval à Sablé,

Sablé à Château-Gontier,

Fougères à Vitré,

Tinchebray à la ligne d'Argentan à Granville,

Sillé-le-Guillaume à La Hutte.

OBSERVATIONS A L'APPUI DES CONCESSIONS DEMANDÉES A TITRE ÉVENTUEL.

Pont-Audemer à Glos-sur-Risle.

Ce chemin serait un embranchement partant de la ligne de

Serquigny à Rouen sur Pont-Audemer. Sa longueur est de 16 kil. Les études ont porté le chiffre de la dépense à 3,250,000 fr., et 200,000 fr. ont été votés par le département de l'Eure, à titre de subvention.

Une Compagnie particulière offre de faire la ligne sans garantie d'intérêt, moyennant 1,000,000 fr. de subvention de l'État.

Gisors à Pont-de-l'Arche.

Ce chemin est vivement réclamé dans l'intérêt des nombreuses manufactures de la vallée de l'Andelle, l'ancienne grande route de Paris à Rouen par les plateaux. C'est une ligne industrielle au premier degré, dans un pays agricole de la plus grande fertilité, appelé le Vexin normand. Sa longueur est de 51 kil. La dépense, d'après les études, s'élèverait à 7,605,000 fr. Le département de l'Eure a voté 500,000 fr. de subvention, et si la concession n'était pas faite dès cette année, une Compagnie est prête à se former, qui construirait la ligne sans garantie d'intérêt, moyennant une subvention de l'État de 3,000,000 fr.

Laval à Nantes.

Cette ligne est la continuation des chemins de fer votés et en construction de Caen à Flers et de Mayenne à Laval, reliés entre eux par la ligne concédée éventuellement par le projet de loi de Flers à Mayenne. C'est donc, par le fait, la ligne de Caen à Nantes qui constitue en outre la ligne la plus directe entre les ports de la Manche et ceux de l'Océan ; elle relie étroitement tous les ports militaires de Cherbourg, de Rochefort, de Lorient et de Brest entre eux et avec le grand établissement de construction maritime d'Indret, près Nantes,

ce qui établit une ligne de grand parcours dans les meilleures conditions de circulation générale. Entre Laval et Nantes, elle couperait par parties égales le vaste parallélogramme dont les côtés sont formés par les chemins de fer du Mans à Laval et Rennes, de Rennes à Nantes par Redon, et de Nantes à Angers et le Mans.

Elle traverse un pays très-fertile en céréales, elle passe au milieu d'un groupe de hauts fourneaux, fours à chaux, ardoisières ; le minerai de fer de la contrée est l'un des plus riches qui existent en France, et ses mines d'anthracite sont utilisées pour cuire la chaux du pays. On comprend quelle vitalité donnerait un chemin de fer à tous ces éléments de richesse, surtout lorsqu'il aboutit à Nantes et Saint-Nazaire, permettant l'exportation des céréales vers l'Angleterre et de recevoir en retour, aux conditions les plus favorables de transport, les charbons anglais qui, mêlés à l'anthracite, forment un coke qui ramènerait l'activité des hauts fourneaux compromis par les conditions du traité de commerce. Faisons encore valoir cette considération, que cette ligne, en dehors du bassin de la Loire, permettrait, en cas d'inondation, d'assurer la communication de Paris avec Nantes et Saint-Nazaire ; c'est cette direction que l'Empereur a suivie lorsque Sa Majesté vint visiter, en 1856, les populations si fortement éprouvées par l'inondation et si heureuses de l'acclamer.

Inutile d'entrer dans d'autres détails que le Gouvernement connaît bien, car ils sont consignés dans l'avant-projet qu'il a fait étudier et qui lui a été remis il y a un mois par les ingénieurs. L'importance de la dépense s'élève à 33,000,000 fr.

Cherbourg à Brest.

Les deux termes extrêmes de cette jonction indiquent quel

rôle ce chemin est appelé à jouer dans le système de protection de notre littoral; quelle force il ajouterait à nos deux grands ports militaires de l'Ouest, en les rendant solidaires l'un de l'autre aussi bien pour le matériel d'armement que pour le personnel, en mettant en communication immédiate tous les petits ports de la côte.

En réalité, cette ligne est aujourd'hui constituée à l'état de lacune, car elle n'est que l'achèvement de cette série de chemins qui forment une grande ceinture autour de la France continentale et maritime, et spécialement des lignes de Nantes à Châteaulin et Landerneau, de Brest à Saint-Brieuc et de Cherbourg à Caen.

La carte des chemins anglais présente une série de lignes entreprises dans des conditions et dans un système analogues et qui doivent nous éclairer sur les nécessités de notre position.

A ce caractère éminemment national, la ligne de Cherbourg à Brest a la bonne fortune de joindre une très-grande importance commerciale et agricole.

Soit qu'elle parte de Carentan, port de mer qui prend une importance croissante; soit qu'elle parte de Saint-Lô, ville chef-lieu de département et qui n'est aujourd'hui desservie que par un embranchement, elle rencontre sur son parcours obligé : — Coutances, chef-lieu religieux, judiciaire et d'arrondissement; — Granville, ville de 16,000 habitants, avec un port très-important dont elle recueillerait le tribut en passant à petite distance; — Avranches, chef-lieu d'arrondissement dont la population est de 9,000 habitants; — la maison du mont Saint-Michel, — Pontorson, — Dol, — le port de Saint-Malo auquel il rendrait les mêmes services qu'à celui de Granville; et enfin elle dessert Dinan, ville importante, chef-lieu d'arrondissement des Côtes-du-Nord; en ré-

sumé, une ville épiscopale, deux ports de mer et trois chefs-lieux d'arrondissement, qui n'ont pas d'autre avenir ni d'autres chances d'être atteints par une ligne ferrée.

Chacun sait que les campagnes du département de la Manche, celles de l'arrondissement de Saint-Malo et des côtes de Bretagne, sont des plus fécondes; que la population y est dense, les produits abondants, le bétail nombreux; que leur littoral est un foyer de production inépuisable d'amendements salins et calcaires, qui ont besoin, pour être utilisés et répandus au loin, d'être transportés à bon marché. Cette agriculture si riche serait gravement menacée dans sa prospérité si elle était longtemps encore privée, sur beaucoup de points, de communications rapides. Ses transactions sont aujourd'hui lentes et difficiles, et son capital relativement peu abondant.

Enfin, cette voie ne fait aucune concurrence aux lignes aujourd'hui concédées qu'elle relie entre elles. Elle leur fait au contraire un apport considérable en sollicitant et en recueillant pour les lignes de Paris à Cherbourg, de Paris à Granville, de Rennes à Saint-Malo et de Paris à Brest, des objets de trafic.

Les études ont été faites par les ingénieurs de l'État. La longueur de ce chemin est de 180 kilomètres environ, et la dépense totale de 55,000,000 fr.

Votre Commission ne pouvait pas résister à des considérations qui ont déjà paru frapper la Chambre dans ses précédentes sessions.

Les lignes dont l'étude est recommandée au Gouvernement méritent que leur importance soit démontrée en quelques mots.

Louviers à Orléans par Dreux et Chartres.

Ce chemin serait la communication la plus droite du Havre et de Rouen vers Nantes et Bordeaux et desservirait de nombreuses usines établies dans la vallée de l'Eure.

Laval à Sablé. — Sablé à Château-Gontier.

Plusieurs tracés ont été étudiés pour relier le chemin de fer de l'Ouest, de Laval ou près Laval à la Loire.

Deux membres de la Commission ont considéré comme un devoir de mentionner un vœu émis par le Conseil général de la Mayenne en faveur d'un tracé se dirigeant de Laval par Château-Gontier, ville chef-lieu d'arrondissement, sur Angers, et auquel l'avant-projet qui vient d'être produit reliant Laval par Château-Gontier à Châteauneuf, sur la ligne de Sablé à Angers, donnerait satisfaction.

Mais la Commission, considérant qu'un grand intérêt général réclame l'exécution d'une ligne directe de Laval à Nantes, devant compléter la grande ligne de Bayonne à la Manche, par les ports de l'Océan, a donné la préférence à ce dernier tracé, excluant celui de Laval à Château-Gontier, qui en serait trop rapproché. Toutefois, elle a été unanime pour demander au Gouvernement l'exécution d'un embranchement de Sablé à Château-Gontier, qui mettrait cette dernière ville en communication directe avec Paris.

Elle a émis avec la même unanimité un vœu favorable à l'exécution d'un embranchement qui prolongerait directement jusqu'à Sablé celui de Mayenne à la ligne de l'Ouest près Laval. Cette communication directe de Cherbourg et Caen à Niort par Angers créerait un nouvel et riche affluent

au réseau de l'Ouest, dont nous voulons tous améliorer la position.

Fougères à Vitré.

Le département d'Ille-et-Vilaine n'a pas pensé que la ville de Fougères, chef-lieu d'arrondissement, pût rester en dehors de la circulation par voie ferrée ; des études ont été faites pour une ligne de Fougères à Vitré ; elle ne présente ni grandes difficultés ni grandes dépenses, et le Conseil général, ainsi que la ville de Fougères, ont offert des subventions pour sa construction.

Tinchebray à la ligne d'Argentan à Granville.

Cet embranchement, de 7 kilomètres au plus, serait un dédommagement indispensable pour la ville de Tinchebray, dans le cas où elle serait définitivement délaissée par la ligne d'Argentan à Granville, et pour une vaste région industrielle qui s'étend derrière cette ville jusque dans le département de la Manche. Le rapprochement d'une gare serait un grand bienfait pour toute cette contrée, qui donne d'ailleurs un trafic considérable et encombrant par sa nature.

La question de la déviation du tracé d'Argentan à Granville, aussi bien que celle de cet embranchement, ont été étudiées récemment sur les lieux par un ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Sillé-le-Guillaume à La Hutte.

Cet embranchement diminuerait notablement le parcours actuel en permettant de se diriger directement de Sillé sur Alençon.

Chemin de fer de Ceinture (rive gauche).

L'amendement de M. A. Darimon est un simple vœu que votre Commission recommande à l'attention du Gouvernement.

Délai relatif à la ligne de Conches à Laigle.

Le désir exprimé par quatre de nos collègues que l'embranchement de Laigle à Conches soit terminé et livré en même temps que le chemin de Serquigny à Rouen ne pouvant faire l'objet d'un amendement, la Commission s'y est associée autant que possible, eu égard aux souffrances métallurgiques de la contrée.

VI.

TARIF ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES DE LA CONVENTION.

L'article 6 de la convention, relatif au tarif déterminant la nature de certaines marchandises comprises dans la troisième classe et faisant rentrer dans une quatrième d'autres marchandises dont la nomenclature est indiquée avec des conditions réduites de transport suivant les distances, a été accueilli par votre Commission avec une véritable satisfaction; cependant elle a pensé qu'en raison des amendements qui lui ont été soumis et de l'examen auquel elle s'est livrée, elle devait exprimer le regret que la chaux cuite et les sables de mer ne fussent pas nominativement désignés dans la quatrième classe; elle aurait également voulu que le tarif n'exigeât pas un parcours dépassant 100 kilomètres pour

jouir de la réduction de 0f08 à 0f05. Toutefois, en présence des observations qu'elle a faites à la Compagnie et de la réponse qu'elle en a reçue, elle ne doute pas que les intérêts du commerce et de l'agriculture ne soient pris en sérieuse considération toutes les fois qu'ils viendront à se produire dans des circonstances favorables à la Compagnie elle-même. Nous en avons la preuve dans la déclaration qu'elle nous a remise quant à la chaux, et que nous insérons textuellement :

« La Commission ayant demandé à la Compagnie de con-
« sentir à ce que la *chaux cuite* fût comprise, comme les
« *pierres à chaux*, dans la quatrième classe du cahier des
« charges, la Compagnie a fait observer : que ses tarifs gé-
« néraux et spéciaux, actuellement en vigueur, n'établis-
« sent aucune différence entre les deux espèces de produits,
« et que les prix de ces tarifs sont égaux ou même inférieurs
« à ceux qui résulteraient de l'application des bases de cette
quatrième classe (*a*).

« La Compagnie n'a pas, d'ailleurs, l'intention de relever
« ses tarifs pour les produits dont il s'agit, et il serait même
« contraire à ses intérêts de le faire. »

La clause qui autorise le Gouvernement à transformer le montant des subventions en annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement à 4 1/2 0/0, et s'étendant jusqu'au terme

---

(*a*) Ainsi, les tarifs généraux, applicables seulement pour les expéditions partielles, c'est-à-dire sans condition de tonnage (ce qui, pour les envois de chaux, est l'exception), fixent le prix de transport à 0f 08 par tonne et par kilomètre.

Les tarifs spéciaux, applicables aux expéditions par chargement complet de wagons (5,000 k.), fixent les prix de transport de la chaux, quelle que soit sa nature, c'est-à-dire cuite ou en pierre, d'après les bases suivantes :

0 à 75 kilomètres :	0 fr.	07 c.	par tonne et par kilomètre.	Minimum :	2 fr.	—
76 à 150 *id.*	0	05	*id.*	*id.*	5	2
151 kil. et au-dessus :	0	04	*id.*	*id.*	7	50

de quatre-vingt-douze ans, limite de la convention, repose sur les meilleures conditions financières, du moment que l'État conserve la faculté de renoncer à ce mode de libération d'ici au 1er juin 1869 ou à une époque antérieure. Il a paru dès lors à votre Commission que le droit du Gouvernement devant s'exercer alors suivant ses intérêts, toute discussion actuelle sur tel ou tel système de libération serait prématurée.

Il ne nous reste plus, Messieurs, qu'à vous annoncer que l'article 8 de la convention a été modifié ainsi qu'il suit entre le Gouvernement et la Compagnie :

ART. 8.

Les paragraphes 3 et 4 de l'article 8 de la convention susénoncée de 1859 seront modifiés ainsi qu'il suit :

« A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de trente-quatre mille cinq cents francs (34,500 fr.) par kilomètre sera appliquée, concu remment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

« Dans les années comprises entre le premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1865) et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 kil.) du nouveau réseau non livré à l'exploitatton, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder douze cents francs, (1,200 fr.). »

Sous le mérite des considérations que nous avons indiquées et développées dans l'ensemble de ce rapport, et dans la conviction et la confiance que le Gouvernement, en tendant une main secourable à la Compagnie de l'Ouest, a voulu assurer l'exécution de son réseau et en rendre possible l'extension pour donner satisfaction aux besoins urgents que nous avons signalés, votre Commission a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi.

LOI DU 11 JUIN 1863

Qui approuve les articles 2, 3, 4, 7, 8, 9 et 10 d'une convention passée entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

Sont approuvés les articles 2, 3, 4, 7, 8, 9 et 10 de la convention ci-annexée, passée le 1er mai 1863, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, lesdits

articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 5 mai 1863.

Le Président,
Signé : DUC DE MORNY.

Les Secrétaires,
Signé : Comte JOACHIM MURAT,
Comte LE PELETIER D'AUNAY,
Marquis DE TALHOUET,
DE SAINT-GERMAIN.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui approuve les articles 2, 3, 4, 7, 8, 9 et 10 d'une convention passée entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 8 mai 1863.

Le Président,
Signé : TROPLONG.

Les Secrétaires,
Signé : Baron DE HEECKEREN,
A. LEROY DE SAINT-ARNAUD,
Baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat,
Le Sénateur Secrétaire,
Signé : Baron T. DE LACROSSE.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre Ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Fontainebleau, le 11 juin 1863.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre d'État,
Signé : A. Walewski.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux, Ministre Secrétaire d'État au département de la Justice,
Signé : Delangle.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 6 MAI 1863

Qui détermine, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'État, les formes suivant lesquelles la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest sera tenue de faire diverses justifications.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu le décret du 7 avril 1855 et la loi du 2 mai de la même année, lesquels ont constitué le réseau des chemins de fer de l'Ouest; ensemble la convention et les cahiers des charges y annexés;

Vu la convention passée, les 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, avec la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest;

Vu les clauses de l'article 11 de ladite convention, ainsi conçues :

« Un règlement d'administration publique déterminera,
« en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par la
« présente convention, les formes suivant lesquelles la
« Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et
« sous le contrôle de l'administration supérieure :

« 1° Des frais de construction :

« 2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

« 3° Des recettes ;

. . . .

« Le même règlement d'administration publique détermi-
« nera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit
« de partage des bénéfices ; »

Vu le décret du 11 juin 1859, qui approuve la convention ci-dessus visée ;

Vu la loi, en date du 11 juin 1859, qui ratifie les engagements mis à la charge du Trésor public par ladite convention ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date des 8 et 22 février et 1er mars 1862 ;

Vu le décret du 17 juin 1854, sur les inspecteurs généraux des chemins de fer ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

TITRE Ier.

Justification des frais de premier établissement.

Art. 1er.

Le capital affecté au rachat ou à la construction des lignes du nouveau réseau désignées en l'article 6 de la convention du 11 juin 1859 est établi, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, par un compte général qui comprend :

1° Toutes les sommes que la Compagnie justifie avoir dépensées dans un but d'utilité pour le rachat, la construction et la mise en service de chaque ligne et de ses dépendances, jusqu'au 1er janvier qui a suivi l'ouverture de la ligne;

2° Les dépenses d'entretien et d'exploitation, jusqu'à la même époque, des parties du chemin successivement mises en service;

3° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pendant une année, à dater de la même époque, pour les parties du chemin qui n'auraient été mises en service que dans le cours de l'année précédente;

4° Les sommes employées au payement de l'intérêt et de l'amortissement des titres émis pour le rachat ou la construction des lignes du nouveau réseau, jusqu'à l'époque où commence, pour ces lignes, l'application de la garantie d'intérêt, et seulement pour la portion de cet intérêt et de cet amortissement qui ne serait pas couverte par les produits nets des lignes ou sections successivement mises en exploitation.

Art. 2.

Sont déduits du compte général des frais de premier établissement :

1° Les produits bruts de toute nature afférents aux parties du chemin successivement mises en service, et réalisés jusqu'au 1er janvier qui a suivi l'ouverture de chaque ligne;

2° Le produit des propriétés immobilières à aliéner, ainsi qu'il est prescrit ci-après, article 6;

3° Le produit des capitaux affectés à l'établissement de chaque ligne jusqu'au moment de leur emploi en travaux.

ART. 3.

Le compte général par ligne est arrêté provisoirement, d'après les écritures de la Compagnie, au 1er janvier qui a suivi la mise en exploitation de chaque ligne.

A ce compte est joint l'état des dépenses faites et constatées jusque-là, mais qui n'auraient pu être payées. Ces dépenses, ainsi que les frais extraordinaires d'entretien et de terrassements de la voie mentionnés au paragraphe 3 de l'article 1er, sont l'objet d'un compte supplémentaire, arrêté trois mois après la fin de l'année révolue qui suit la date fixée pour l'achèvement complet des travaux.

ART. 4.

Le compte général devient définitif cinq ans après le 1er janvier qui a suivi l'ouverture de chaque ligne. Jusqu'à cette époque, la Compagnie peut porter au compte des frais de premier établissement les dépenses nécessaires pour compléter la construction et la mise en service de la ligne.

ART. 5.

Après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie peut être autorisée, par décrets délibérés en Conseil d'État, à ajouter audit compte, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution des travaux qui sont reconnus de premier établissement.

Dans ce cas, la Compagnie n'a droit qu'au prélèvement,

sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 6.

La Compagnie doit procéder, dans le délai de deux années après l'achèvement complet des travaux de la ligne, à l'aliénation de toutes les propriétés immobilières qu'elle a acquises et qui ne sont pas affectées au service du chemin de fer.

Dans le cas où l'aliénation n'a pas lieu avant la clôture du compte général définitif, la valeur d'acquisition desdites propriétés immobilières est déduite du compte de premier établissement.

Le produit des aliénations est porté, à mesure qu'elles s'opèrent, à un compte spécial qui reste ouvert jusqu'à la clôture du compte général et qui vient en déduction de ce dernier compte.

Art. 7.

Le compte général, tant provisoire que définitif, présente, pour chaque ligne, le développement des dépenses, conformément aux tableaux dont les modèles sont déterminés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Art. 8.

Le compte général définitif sera produit, avec les pièces à l'appui, dans les six mois de la date du présent décret, pour celles des lignes qui ont été mises en exploitation depuis plus de cinq ans.

Pour les autres lignes, le même compte sera fourni cinq ans après le 1er janvier qui aura suivi l'ouverture de chacune d'elles.

Le compte provisoire et l'état des dépenses restant à payer seront fournis avec les pièces à l'appui, savoir :

Pour les lignes ouvertes depuis moins de cinq ans, dans les six mois de la date du présent décret, et pour les lignes encore en construction, le 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chacune d'elles.

Art. 9.

Les comptes de premier établissement sont soumis à l'examen d'une commission instituée par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. La commission est composée d'un conseiller d'État, président, et de six membres, dont trois au choix de notre Ministre des finances.

La Compagnie est tenue de représenter les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que la commission juge nécessaires à la vérification des comptes.

La commission peut se transporter au besoin, par elle-même ou par ses délégués, soit au siége de la Compagnie, soit dans les gares, ateliers et bureaux de toutes les lignes.

Elle adresse son rapport, avec les comptes et les pièces justificatives, à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui, après communication à notre Ministre des finances, arrête, sauf le recours au Conseil d'État, le montant des sommes dépensées qu'il reconnaît devoir faire partie du capital auquel est applicable la garantie d'intérêt.

TITRE II.

Justification annuelle des dépenses d'exploitation et des recettes.

Art. 10.

A dater de l'année 1865, la Compagnie est tenue de remettre, dans les trois premiers mois de chaque année, à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le budget de ses dépenses et de ses recettes pour l'exercice commençant au 1er janvier suivant, et de lui communiquer, dans le cours de l'exercice, les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à ce budget.

Art. 11.

Le compte des dépenses et le compte des recettes de chaque exercice sont établis d'après les registres de la Compagnie, distinctement pour l'ancien et pour le nouveau réseau, chaque année, dans les quatre premiers mois de l'exercice suivant.

Les dépenses et les recettes propres à chacune des sections du nouveau réseau successivement mises en exploitation sont séparément établies jusqu'à l'époque où commence, pour ces sections, l'application de la garantie d'intérêt.

Art. 12.

Sont compris dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation :

1° Toutes les dépenses qui, à partir du 1er janvier qui a suivi la mise en service de chaque ligne, ont été faites dans un but d'utilité pour les réparations ordinaires et extraordinaires, l'exploitation et l'administration du chemin de fer et de ses dépendances, à l'exclusion des dépenses à porter au compte de premier établissement;

2° Les contributions de toute nature payées par la Compagnie;

3° Les frais d'entretien et d'exploitation des propriétés immobilières jusqu'à leur aliénation;

4° Le prélèvement opéré pour la réserve, conformément aux Statuts;

5° Les prélèvements ou versements faits au profit des employés de la Compagnie.

N'y sont pas compris :

1° L'intérêt et l'amortissement des emprunts, notamment de ceux que la Compagnie aurait contractés pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État, aux termes de l'article 11 de la convention du 11 juin 1859;

2° Les frais concernant des établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation du chemin de fer.

Art. 13.

Le compte des recettes comprend, distinctement pour l'ancien et le nouveau réseau, les produits bruts de toute nature autres que ceux provenant d'établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation du chemin de fer.

Les produits des immeubles à aliéner y sont portés jusqu'au jour de l'aliénation.

ART. 14.

A dater de l'exercice 1865, les comptes annuels font ressortir :

1° Le produit net kilométrique de l'exploitation des lignes terminées de l'ancien réseau ;

2° La portion de ce produit net qui doit, s'il y a lieu, couvrir, concurremment avec les produits nets de l'exploitation du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État ;

3° Le montant du capital employé en dépenses de premier établissement du nouveau réseau, ainsi que le montant des intérêts et de l'amortissement garantis ;

4° Le montant des produits nets de l'exploitation du nouveau réseau à affecter au service des intérêts et de l'amortissement, concurremment avec l'excédant des produits nets de l'ancien réseau.

ART. 15.

A dater de l'exercice 1872 inclusivement, les comptes d'exercice font ressortir, d'après les bases déterminées par l'article 10 de la convention du 11 juin 1859, l'excédant des produits nets à partager par moitié entre l'État et la Compagnie.

ART. 16.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics détermine, la Compagnie entendue, les justifications

à produire à l'appui des comptes dont les développements par articles sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui.

ART. 17.

Les comptes des recettes et des dépenses de chaque exercice sont adressés, dans les quatre premiers mois de l'année suivante, à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

TITRE III.

Application de la garantie d'intérêt et partage des bénéfices.

ART. 18.

A dater de l'exercice 1865, s'il paraît résulter des comptes des recettes et des dépenses d'un exercice qu'il y a lieu de réclamer la garantie de l'intérêt et de l'amortissement, notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics soumet lesdits comptes à l'examen de la commission mentionnée dans l'article 9.

A dater de l'exercice 1872, les comptes sont, dans tous les cas, soumis à l'examen de la commission.

ART. 19.

Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des tra-

vaux publics, après avoir communiqué à notre Ministre des finances les comptes portant liquidation, soit d'avances à la charge du Trésor, soit des bénéfices à partager entre l'État et la Compagnie, en arrête le règlement définitif sur le rapport de la commission.

Art. 20.

Immédiatement après la fin de chaque année et avant le règlement définitif des comptes des recettes et des dépenses, arrêté conformément aux articles 18 et 19, si les produits nets de l'exercice affectés au payement de l'intérêt et de l'amortissement garantis par l'État paraissent insuffisants, notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics peut, sur la demande de la Compagnie, sur le rapport de la commission et après communication à notre Ministre des finances, arrêter le montant de l'avance à faire à la Compagnie.

Dans le cas où le règlement définitif des comptes de l'exercice ferait reconnaître que l'avance a été trop considérable, la Compagnie sera tenue de rembourser immédiatement l'excédant au Trésor avec les intérêts à 4 0/0.

Art. 21.

Lorsque l'État a payé, à titre de garant, tout ou partie d'une annuité, il en est remboursé, avec les intérêts à 4 0/0 par an, conformément aux dispositions de l'article 9 de la convention du 11 juin 1859.

A cet effet, le règlement de compte arrêté par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

ainsi qu'il est dit en l'article 19 qui précède, contient, s'il y a lieu, la liquidation et le prélèvement des avances du Trésor.

TITRE IV.

Contrôle et surveillance.

Art. 22.

Un inspecteur général des chemins de fer, désigné chaque année par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé, sous son autorité, de surveiller, dans l'intérêt de l'État, tous les actes de la gestion financière de la Compagnie.

Art. 23.

La Compagnie lui communique, à toute époque, les registres de ses délibérations, ses livres-journaux, ses écritures, sa correspondance et tous documents qu'il juge nécessaires pour constater la situation active et passive de la Compagnie.

Art. 24.

L'inspecteur général des chemins de fer désigné par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ainsi qu'il vient d'être dit, a le droit d'assister à toutes les séances de l'Assemblée générale de la Compagnie.

Art. 25.

Il reçoit de la Compagnie, pour les transmettre avec son

avis à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, tous les comptes et documents qu'est tenue de fournir la Compagnie, aux termes du présent décret.

Art. 26.

La comptabilité de la Compagnie est soumise à la vérification périodique de l'inspection générale des finances, qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus à l'inspecteur général des chemins de fer par l'article 23 du présent décret.

TITRE V.

Dispositions générales.

Art. 27.

La forme des obligations à émettre par la Compagnie, la quotité, le mode de négociation et les conditions de chaque émission partielle, doivent être préalablement approuvés par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Art. 28.

Dans le cas où la Compagnie se croit lésée par les règlements de compte arrêtés, ainsi qu'il est prescrit ci-dessus, elle conserve son recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

ART. 29.

Sont abrogées les dispositions des décrets et ordonnances antérieurs, en ce qu'elles auraient de contraire aux dispositions du présent décret.

ART. 30.

Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 6 mai 1863.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 13 AOUT 1864

Qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Flers à Mayenne, et rend définitive la concession dudit chemin, accordée à titre éventuel à la Compagnie de l'Ouest.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu les lois et décret du 11 juin 1863, approuvant la convention passée avec la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, le 1er mai 1863 ;

Vu ladite convention, et notamment l'article 3 de cette convention, ainsi conçu :

« Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des tra-
« vaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la
« Compagnie de l'Ouest, dans le cas où l'utilité publique en
« serait reconnue, après l'accomplissement des formalités
« prescrites par la loi du 3 mai 1841, le chemin de fer de
« Flers à Mayenne, lequel sera réuni aux chemins déjà con-
« cédés de Caen à Flers et de Mayenne à Laval, pour former
« la ligne unique de Caen à Laval.

« La Compagnie s'engage à exécuter ledit chemin dans un

« délai de huit années, à dater du décret de concession défi-
« nitive à intervenir...... »

Vu l'avant-projet relatif à l'établissement de cette ligne;

Vu les pièces de l'enquête ouverte dans les départements de l'Orne et de la Mayenne, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 17, 19 et 20 décembre 1863;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 30 mai 1864;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, du 30 juillet 1864;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4),

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

ARTICLE 1er.

Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Flers à Mayenne.

En conséquence, la concession dudit chemin, accordée à titre éventuel à la Compagnie de l'Ouest par la convention susmentionnée du 1er mai 1863, est déclarée définitive.

ART. 2.

Le chemin se détachera de la ligne d'Argentan à Granville, en un point voisin de Flers, passera à ou près Domfront et Passais, et rejoindra la ligne de Mayenne à Laval, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 3.

Les terrains seront acquis pour deux voies ; les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie ; le rayoh des courbes pourra être réduit à trois cents mètres (300^{m}). Le maximun de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres (0^{m} 015) par mètre, sans préjud ce de la faculté accordée à la Compagnie par l'article 8 du cahier des charges de proposer des modifications aux présentes dispositions.

ART. 4.

Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 13 août 1864.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : ARMAND BÉHIC.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 26 JUIN 1857

Qui approuve la convention passée, le 21 juin 1857, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Nord.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT,

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 15 juillet 1845 et le cahier des charges B y annexé, le décret du 19 février 1852 et la convention y annexée, le décret du 13 août 1853 et la convention y annexée, le décret du 17 octobre 1854 et le cahier des charges y annexé, ladite loi et lesdits décrets, conventions et cahiers des charges relatifs aux lignes formant le réseau de la Compagnie du Nord ;

Vu la soumission présentée, le 3 juillet 1856, par ladite Compagnie ;

Vu les avant-projets des chemins de fer de Paris à Soissons, de Rouen à Amiens, d'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin, de Boulogne à Calais, et d'Argenteuil à Ermont ;

Vu les pièces des enquêtes auxquelles ces avant-projets ont été soumis, conformément à l'article 3 de la loi du

3 mai 1841, et notamment, les procès-verbaux des commissions d'enquête;

Vu les avis du Conseil général des ponts et chaussées, en date des 5 avril 1852, 1er décembre 1853, 5 novembre 1855, 14 janvier 1856 et 7 février 1856;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 10 mai 1856;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la convention provisoire passée, le 21 juin 1857, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du Nord,

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ART. 1er.

Est approuvée la convention provisoire passée, le 21 juin 1857, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du Nord, portant concession à ladite Compagnie de différentes lignes de chemins de fer.

Une copie certifiée de la convention susénoncée restera annexée au présent décret.

ART. 2.

Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Châlons-sur-Marne, le 26 juin 1857.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

CONVENTION DU 21 JUIN 1857

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Nord.

L'an mil huit cent cinquante-sept et le vingt-et-un juin,

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris sous le nom de *Compagnie du chemin de fer du Nord*, ladite Compagnie représentée par :

MM. le baron James DE ROTHSCHILD; Germain-Joseph DELEBECQUE; Jacques-Joseph- Guillaume, marquis DALON; Michel POISAT; Armand-André, baron DE SAINT-DIDIER; Eélix VERNES; Marc CAILLARD,

Ses administrateurs, élisant domicile au siége de la Société à Paris, à l'embarcadère dudit chemin, place de Roubaix, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés, tant par la délibération du conseil d'administration, en date du 2 juin 1057, que par la délibération de l'Assemblée générale des actionnaires du 30 avril 1857, et, en ce qui concerne la ligne mentionnée à l'article 3 ci-après, sous la réserve de l' pprobation par cette assemblée générale, dans sa première réunion, (1).

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

. . . .

---

(1) Article approuvé par l'Assemblée générale des actionnaires, dans sa séance du 28 avril 1858.

Art. 2.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède pour les deux tiers à la Compagnie du Nord, qui l'accepte, un chemin de fer de Rouen à Amiens, l'autre tiers étant concédé à la Compagnie de l'Ouest.

La Compagnie de l'Ouest concourra dans la proportion d'un tiers à la dépense d'établissement de ce chemin, et aura droit au profit dudit chemin dans la même proportion, la Compagnie du Nord étant, pour la totalité, chargée de sa construction et de son exploitation.

Les moyens de contrôle de la Compagnie de l'Ouest, à raison de cette construction et de cette exploitation, seront réglés de concert entre les deux Compagnies, et, en cas de désaccord, par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Un décret rendu en Conseil d'État statuera, les deux Compagnies entendues, sur le tracé définitif du chemin de fer de Rouen à Amiens, et sur ses points de raccordement avec la ligne de Rouen au Havre ou à Dieppe.

Le Ministre statuera sur la question de savoir s'il y a lieu d'établir une nouvelle gare à Rouen pour le service dudit chemin, ou s'il convient de lui donner l'usage commun de l'une ou l'autre des gares actuellement existantes.

Les travaux dudit chemin devront être terminés dans un délai de six ans, à dater du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 3.

Le Ministre de l'agriculture, du Commerce et des travaux

publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie du Nord, qui l'accepte, un chemin de fer se détachant par une double branche du chemin de fer de Paris en Belgique à ou près Ermont, et aboutissant à Argenteuil, en un point à déterminer sur la rive droite de la Seine.

L'usage de la gare d'Argenteuil et de celle de Pontoise sera commun aux deux Compagnies de l'Ouest et du Nord. Les conditions de cet usage seront réglées par le Ministre, lesdites deux Compagnies entendues.

La Compagnie du Nord s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, le chemin de fer mentionné au présent article, dans un délai de quatre ans, à partir de la date du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 4.

Est approuvé le traité passé, le 11 juin 1857, entre les Compagnies du Nord et de l'Ouest.

En conséquence, la ligne d'Ermont à la nouvelle station d'Argenteuil sera construite par la Compagnie du Nord, et la partie de ligne à construire entre ladite station et le chemin de Paris à Argenteuil sera exécutée par la Compagnie de l'Ouest. Toutefois, la dépense totale de l'ensemble de ces travaux, y compris le double raccordement sur la ligne du Nord et la nouvelle station d'Argenteuil, sera répartie entre les deux Compagnies proportionnellement à la longueur des sections construites par chacune d'elles.

Les moyens de contrôle à exercer respectivement par les deux Compagnies, à raison de l'exécution de ces travaux, seront réglés de concert entre elles, et, en cas de désaccord. par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les prix de péage dont les deux Compagnies auront à se tenir compte, pour les transports en transit sur les portions de lignes qu'elles s'emprunteront réciproquement, seront fixés, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, aux six dixièmes (6/10es) des taxes qui seront réellement perçues par kilomètre, déduction faite de l'impôt dû à l'État.

ART. 5.

Les tarifs du chemin de fer de Rouen à Amiens seront concertés entre les deux Compagnies du Nord et de l'Ouest, et, en cas de désaccord, arrêtés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les tarifs à percevoir entre Rouen et Laon pour les marchandises en provenance de Rouen et à destination d'Épernay et autres points situés au delà d'Épernay sur la ligne de l'Est, et réciproquement, seront réglés de la même manière.

. . . .

ART. 15.

Sont abrogés, dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention et du cahier des charges y annexé, toutes lois, décrets, conventions et cahiers des charges relatifs aux lignes de chemins de fer formant antérieurement à ce jour la concession de la Compagnie du Nord.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce
et des travaux publics,
Signé : E. ROUHER.

TRAITÉ DU 11 JUIN 1857.

Entre la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et la Compagnie du chemin de fer du Nord.

Entre les soussignés : MM. le baron James DE ROTHSCHILD, président du conseil d'administration ; Germain-Joseph DELEBECQUE, vice-président ; Armand-André-Amé DE SAINT-DIDIER, administrateur de la Compagnie du chemin de fer du Nord, représentant tous trois ladite Compagnie ;

Et MM. Joseph-François-Casimir, baron DE L'ESPÉE, président du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, et vicomte Napoléon DUCHATEL, tous deux représentant la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest,

Il a été convenu ce qui suit :

Il sera construit par les Compagnies du Nord et de l'Ouest un chemin de fer se détachant de la ligne d'Asnières à Argenteuil, en un point qui sera déterminé par le Gouvernement, pour se rattacher, par une double courbe de raccordement, au chemin du Nord, près la station d'Ermont. Une nouvelle station d'Argenteuil sera établie sur la rive droite de la Seine.

La ligne d'Ermont à la nouvelle station d'Argenteuil sera construite par la Compagnie du Nord, et la partie de la ligne à construire entre ladite station et le chemin de fer de Paris à Argenteuil sera exécutée par la Compagnie de l'Ouest ; toutefois, la dépense totale de l'ensemble des travaux, y compris

le double raccordement sur la ligne du Nord et la nouvelle station d'Argenteuil, sera répartie entre les deux Compagnies proportionnellement à la longueur construite par chacune d'elles.

Les prix de péage dont les deux Compagnies auront à se tenir compte pour le transport en transit sur la partie de la ligne du Nord comprise entre Argenteuil et Pontoise, et sur la partie de la ligne de Rouen au Havre ou à Dieppe comprise entre les points de raccordement avec la ligne de Rouen à Amiens, déterminés par le Ministre, seront fixés, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, aux six dixièmes des taxes qui seront réellement perçues par kilomètre, déduction faite de l'impôt dû à l'État.

Toutefois, si la ligne d'Amiens à Rouen aboutit à la gare de Saint-Sever, la Compagnie de l'Ouest renoncera à tout péage entre la gare de la rue Verte et la gare Saint-Sever.

Fait double entre les parties, à Paris, le 11 juin 1857.

Approuvé l'écriture :
Signé : baron James de Rothschild.

Approuvé l'écriture :
Signé : Delebecque.

Approuvé l'écriture :
Signé : A. de Saint-Didier.

Approuvé l'écriture :
Signé : C. de l'Espée.

Approuvé l'écriture :
Signé : N. Duchatel.

Pour copie conforme :
Les Administrateurs,
Signé : Jubelin. Signé : N. Duchatel.

EXTRAIT DU CAHIER DES CHARGES

De la concession de chemins de fer à la Compagnie du Nord.

TITRE PREMIER.

Tracé et construction des chemins.

Art. 1er.

La concession de la Compagnie du Nord comprend les chemins de fer ci-après, savoir :

. . . .

10° De Rouen à Amiens (pour deux tiers);

. . . .

15° D'Ermont à Argenteuil.

. . . .

Les tracés des lignes à exécuter sont définis ainsi qu'il suit :

. . . .

Le chemin de fer de Rouen à Amiens partira d'un point à déterminer de la ligne de Rouen au Havre ou à Dieppe, passera entre Forges et Neufchâtel, et se raccordera à la ligne d'Amiens à Boulogne, entre Ailly-sur-Somme et Amiens;

. . . .

Le chemin d'Ermont à Argenteuil se détachera, par une double branche, de la ligne de Belgique en des points à dé-

terminer près de la station d'Ermont, et se raccordera avec la ligne de l'Ouest à la station d'Argenteuil, qui sera établie en un point à déterminer sur la rive droite de la Seine.

. . . .

ART. 2.

Les travaux devront être exécutés dans les délais ci-après fixés, savoir :

. . . .

3° Pour le chemin de Rouen à Amiens et pour celui d'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin, six ans;

. . . .

7° Pour le chemin d'Ermont à Argenteuil, quatre ans.

Ces délais commenceront à courir à dater du décret de concession.

Les chemins ci-dessus énoncés devront être mis en exploitation sur toute leur étendue à l'expiration du délai respectivement fixé pour chacun d'eux.

ART. 3.

Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure ; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du Ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit : l'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du Ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution. la Compagnie aura la

faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4.

La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5.

Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production d'un projet d'ensemble comprenant pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans

lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long : le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6.

Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies ; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la Compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1^m44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2^m00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre (1^m00) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (0^m50) de largeur.

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à cinq cents mètres. Une partie droite de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et des rampes est fixé à dix millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

ART. 9.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale.

La Compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

. . . .

TITRE TROISIÈME.

Durée, rachat et déchéance de la concession.

ART. 35.

La durée de la concession, pour les différentes lignes mentionnées à l'article premier du présent cahier des char-

ges, sera de quatre-vingt-dix neuf ans (99 ans), à partir du 1er janvier 1852. Elle finira le 31 décembre 1950.

. . . .

Art. 37.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

. . . .

TITRE QUATRIÈME.

Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.

Art. 42.

. . . .

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur d'Arras à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à sept centimes par tonne et par kilomètre.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 11 AOUT 1862

Qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer du Grand-Parc à Rouen par la vallée de Darnetal.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu l'avant-projet du chemin de fer de Rouen à Amiens par la vallée de Darnetal, notamment en ce qui concerne la partie comprise entre Rouen et le lieu dit *le Grand-Parc ;*

Vu les pièces de l'enquête ouverte dans le département de la Seine-Inférieure, et spécialement le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 3, 4, 5, 6, 21 et 25 octobre 1859 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 24 mai 1860 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte en date du 25 décembre 1852 ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ART. 1er.

Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer du Grand-Parc à Rouen par la vallée de Darnetal.

ART. 2.

Il sera pourvu ultérieurement aux voies et moyens d'exécution dans les formes et conditions déterminées par l'article 4 du sénatus-consulte du 25 décembre 1852.

ART. 3.

Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 11 Août 1862.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 16 AOUT 1862

Qui détermine le tracé du chemin de fer de Rouen à Amiens, dans la section comprise entre le Grand-Parc et Amiens.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 26 juin 1857, qui a constitué le réseau du Nord, la convention y annexée du 21 du même mois et notamment l'article 2 de ladite convention, portant :

« Un décret rendu en Conseil d'État statuera, les deux
« Compagnies entendues (du Nord et de l'Ouest), sur le tracé
« définitif du chemin de fer de Rouen à Amiens et sur ses
« points de raccordement avec la ligne de Rouen au Havre
« ou à Dieppe. »

Vu les loi et décret du 11 juin 1859, relatifs au chemin de fer de l'Ouest, ensemble la convention y annexée des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, et notamment le paragraphe 4 de l'article 1er de ladite convention ;

Vu les avant-projets présentés par la Compagnie du Nord pour l'établissement du chemin de fer de Rouen à Amiens,

ensemble l'avant-projet rédigé par M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, *Beaulieu;*

Vu les pièces des enquêtes ouvertes dans les départements de la Seine-Inférieure, de l'Oise et de la Somme, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des (Seine-Inférieure) 3, 4, 5, 6, 21 et 25 octobre 1859; (Oise), 27 septembre, 14 et 26 octobre 1859; (Somme), 24 septembre, 15 et 24 octobre 1859;

Vu les observations, en date des 24 janvier et 8 avril 1860, du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 24 mai 1860;

Vu le sénatus-consulte en date du 25 décembre 1852, article 4;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1er.

Le chemin de fer de Rouen à Amiens, dans la section comprise entre le Grand-Parc et Amiens, passera par ou près le Grand-Parc, Serqueux, Formerie, Poix, et rejoindra la ligne d'Amiens à Boulogne, à deux kilomètres environ de la première de ces villes, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure.

Art. 2.

Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de

l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

Fait au palais des Tuileries, le 16 août 1862.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 27 DÉCEMBRE 1862

Déterminant le tracé du chemin de fer de Rouen à Amiens, entre le Grand-Parc et Rouen, d'une part, et la ligne de Rouen à Dieppe, d'autre part, et approuvant le traité passé le même jour entre les Compagnies de l'Ouest et du Nord.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 26 juin 1857, qui a constitué le réseau du Nord ; la convention y annexée, du 21 du même mois, et notamment l'article 2 de ladite convention, portant :

« Un décret, rendu en Conseil d'État, statuera, les deux
« Compagnies entendues (du Nord et de l'Ouest), sur le tracé
« définitif du chemin de fer de Rouen à Amiens et sur ses
« points de raccordement avec la ligne de Rouen au Havre
« ou à Dieppe. »

Vu les lois et décrets du 11 juin 1859, relatifs aux chemins de fer du Nord et de l'Ouest, ensemble les conventions y annexées, des 24 et 29 juillet 1858 et 11 juin 1859 ;

Vu notre décret du 16 août 1862, lequel a statué sur le

tracé définitif du chemin de fer précité entre Amiens et le Grand-Parc ;

Vu les avant-projets présentés pour l'établissement du chemin de fer de Rouen à Amiens, entre le Grand-Parc et la ligne de Rouen à Dieppe, d'une part, et entre le Grand-Parc et la ville de Rouen par Darnetal, d'autre part ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte dans le département de la Seine-Inférieure, et spécialement les procès-verbaux de la commission d'enquête, en date des 3, 4, 5, 6, 21 et 25 octobre 1859 ;

Vu les lettres des Compagnies du Nord et de l'Ouest, en date du 11 décembre 1862, par lesquelles ces Compagnies déclarent s'engager à construire, en exécution des conventions des 24 et 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, la double branche dirigée du Grand-Parc sur la ligne de Rouen à Dieppe, d'une part, et sur Rouen par Darnetal, d'autre part, en considérant comme maintenues les conditions financières stipulées par les conventions précitées, en ce qui concerne la garantie d'intérêt attribuée au chemin de fer de Rouen à Amiens ;

Vu le traité passé, à la date de ce jour, entre les Compagnies du Nord et de l'Ouest, pour régler les conditions d'établissement et d'exploitation de la double ligne de Rouen à Amiens, par le Grand-Parc ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 24 mai 1860 ;

Vu le décret du 26 juin 1857 et l'article 2 de la convention annexée audit décret ;

Vu le décret du 11 août 1862, qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer du Grand-Parc à Rouen par la vallée de Darnetal.

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ART. 1er.

Le chemin de fer de Rouen à Amiens, dans la partie comprise entre le Grand-Parc et Rouen, se composera d'une double branche dirigée, d'une part, sur le chemin de Rouen à Dieppe, en un point à déterminer par l'administration entre les stations de Clères et de Saint-Victor, et, d'autre part, sur Rouen par Darnetal.

ART. 2.

Est approuvé le traité passé, à la date de ce jour, entre les Compagnies des chemins de fer du Nord et de l'Ouest.

Une copie certifiée du traité susénoncé restera annexée au présent décret.

ART. 3.

Ledit traité ne sera passible que du droit fixe de un franc.

ART. 4.

Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 27 décembre 1862.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

TRAITÉ DU 27 DÉCEMBRE 1862

Entre la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et la Compagnie des chemins de fer du Nord, indiquant les conditions d'exploitation d la ligne de Rouen à Amiens.

Entre les soussignés, MM. *Simons* et *de Kersaint*, président et membre du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération dudit Conseil d'administration, en date du 4 décembre 1862,

D'une part ;

Et MM. baron *James de Rothschild*, *Delebecque*, *de Saint-Didier* et marquis *Dalon*, président, vice-président et membres du Conseil d'administration de la Compagnie du Nord, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération dudit Conseil d'administration, en date du 19 décembre 1862,

D'autre part;

Par addition au traité passé entre les deux Compagnies, à la date du 11 juin 1857, et approuvé par décrets des 26 juin 1857 et 11 juin 1859, il a été convenu ce qui suit :

La concession du chemin de fer de Rouen à Amiens ayant été accordée par le Gouvernement et acceptée par les deux Compagnies de l'Ouest et du Nord, dans l'intention spéciale d'établir une communication directe entre la Seine-Inférieure et les départements du nord et du nord-est de la France, la Compagnie du Nord, chargée de l'exploitation dudit chemin, s'interdit de faire sur cette ligne, soit directement soit indi-

rectement, aucun transport dirigé de Rouen et des au delà jusqu'au Havre sur Paris ou sur Paris et les au delà, dans toutes les directions, et *vice versâ*.

Les produits de ces transports, dans le cas où il en serait effectué contrairement à la clause ci-dessus énoncée, seront exclusivement attribués à la Compagnie de l'Ouest et pour la totalité des prix perçus par la Compagnie du Nord, tant sur la ligne de Rouen à Amiens que sur les autres lignes des réseaux de l'Ouest ou du Nord qui auraient été parcourues.

La nouvelle gare à établir à Rouen, près du boulevard Martainville, en conformité de la décision ministérielle en date de ce jour, sera exclusivement affectée au service de la ligne de Rouen à Amiens, et, à raison de la construction de cette nouvelle gare, il est reconnu par la Compagnie du Nord qu'il n'y a pas lieu de créer sur la ligne de Rouen au Havre, entre les deux gares de Saint-Sever et de la rue Verte, une station nouvelle en communication avec celle de Martainville.

Il ne sera établi de raccordement de la section du Grand-Parc à Rouen par Darnetal avec la ligne de Rouen au Havre, entre les gares de Saint-Sever et de la rue Verte, qu'autant qu'il aura été reconnu par les deux Compagnies que ce raccordement est nécessaire et peut être exécuté sans danger pour la sécurité de l'exploitation sur la ligne principale, et que l'administration aura donné son approbation aux dispositions proposées à cet effet par les deux Compagnies.

Pour les voyageurs ou les marchandises qui seront transportés du Grand-Parc aux gares de la rue Verte et de Saint-Sever ou au delà dans la direction de Paris et *vice versâ*, la Compagnie de l'Ouest consent, sur le parcours compris entre le point de raccordement avec la ligne de Dieppe et la gare de la rue Verte, une réduction de tarif équivalente à 12 kilomètres, sans que, dans aucun cas, les taxes à percevoir pour les

localités situées entre les deux points ci-dessus énoncés puissent être supérieures à celles qui seraient perçues pour la distance entière entre les mêmes points.

Cette dernière disposition cesserait d'avoir son effet dans le cas, prévu ci-dessus, où il serait établi un raccordement entre la section du Grand-Parc à Martainville et la ligne de Rouen au Havre.

Fait en double à Paris, le 27 décembre 1862.

Approuvé l'écriture :
Signé : Baron JAMES DE ROTSCHILD.

Approuvé l'écriture :
Signé : DELEBECQUE.

Approuvé l'écriture :
Signé : A. DE SAINT-DIDIER.

Approuvé l'écriture :
Signé : DALON.

Approuvé l'écriture :
Signé : E. SIMONS.

Approuvé l'écriture :
Signé : DE KERSAINT.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 22 JUIN 1863

Qui proroge au 31 décembre 1865 le délai fixé pour l'exécution et la mise en exploitation de la ligne de Rouen à Amiens.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu notre décret du 26 juin 1857, portant approbation d'une convention passée avec la Compagnie du chemin de fer du Nord pour la concession de diverses lignes, notamment de celles de Rouen à Amiens et d'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin, ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu l'article 2, paragraphe 3 dudit cahier des charges, lequel porte : « Les travaux devront être exécutés dans les « délais ci-après fixés, savoir :

« 1° . . . .

. . . .

« 3° Pour le chemin de Rouen à Amiens et pour celui « d'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin, six ans;

. . . .

« Ces délais commenceront à courir à dater du décret de concession ; »

Vu notre décret du 22 septembre 1861, relatif au tracé de la partie du chemin de fer d'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin, comprise entre Amiens et Ham ;

Vu nos décrets des 16 août et 27 décembre 1862, lesquels déterminent le tracé de la ligne de Rouen à Amiens, d'une part, entre Amiens et le Grand-Parc ; d'autre part, entre le Grand-Parc et Rouen et la ligne de Rouen à Dieppe ;

Vu la demande de la Compagnie du Nord, en date du 28 mars 1862, tendant à obtenir que le délai d'exécution des deux lignes de Rouen à Amiens et d'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin, qui expire le 26 juin 1863, soit prorogé au 31 décembre 1865 ;

Vu la lettre de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, du 23 avril 1863 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4) ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ARTICLE 1er.

Le délai fixé par le cahier des charges annexé au décret du 26 juin 1857, pour l'exécution et la mise en exploitation des deux lignes de Rouen à Amiens et d'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin, est prorogé au 31 décembre 1865

ART. 2.

Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Fontainebleau, le 22 juin 1863.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. Rouher.

DÉCRET DU 10 DÉCEMBRE 1851,

Portant qu'il sera établi, à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, un chemin de fer de Ceinture reliant les gares de l'Ouest et Rouen, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans.

Au nom du peuple français,

Le Président de la République,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics.
Décrète :

Art. 1er.

Il sera établi, à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, un chemin de fer de Ceinture reliant les gares de l'Ouest et Rouen, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder ce chemin de fer aux Compagnies réunies du chemin de fer de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de Paris à Strasbourg et du Nord, sous la réserve et aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2.

Pour l'exécution de ce chemin de fer, il est ouvert au Ministre des travaux publics un crédit de un million trois cent

trente-trois mille trois cent trente-trois francs trente-trois centimes (1,333,333 fr. 33 c.), somme égale au premier versement à effectuer par les Compagnies concessionnaires aux termes dudit cahier des charges.

Fait à l'Élysée, le 10 décembre 1851.

Signé : Louis-Napoléon BONAPARTE.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

Signé : P. Magne.

Rapport du Ministre des travaux publics sur l'établissement du chemin de fer de Ceinture à M. le Président de la République.

Monsieur le Président,

L'établissement autour de Paris d'un chemin de fer de Ceinture, destiné à relier les gares des lignes qui rayonnent de la capitale vers les principaux points du territoire de la République, est une entreprise essentiellement nationale, réclamée depuis longtemps par les intérêts commerciaux et militaires du pays.

La commission centrale des chemins de fer, le conseil général des ponts et chaussées, la commission mixte des travaux publics, le comité des fortifications, le conseil municipal de Paris, la commission instituée par le Ministre de la guerre pour étudier la question des transports militaires par chemin de fer, en un mot, tous les conseils appelés à donner leur avis sur le chemin de Ceinture, en ont unanimement reconnu l'utilité et l'urgence.

Les Compagnies concessionnaires des grandes lignes qui aboutissent à Paris ont compris que le commerce était en droit de réclamer d'elles les facilités qu'il trouve à Londres, à Berlin, à Bruxelles, à Breslaw, qu'il obtiendra bientôt à Vienne et dans tous les grands centres commerciaux, c'est-à-dire la possibilité de faire passer les marchandises d'un chemin sur un autre sans rompre charge ou par simple transbordement, en évitant les frais d'un camionnage onéreux et

les déchets résultant de chargements et de déchargements multipliés.

L'importance stratégique du chemin de fer de Ceinture n'est pas moins évidente.

La commission instituée par le Ministre de la guerre s'est convaincue, en effet, qu'aucune Compagnie ne possède à elle seule le matériel suffisant pour effectuer avec rapidité le transport d'un corps de troupes tel que pourraient l'exiger, dans certains cas, les besoins du service intérieur et la défense du territoire. Il est donc indispensable de créer le moyen de réunir sur une ligne le matériel d'une ou plusieurs autres, et cette réunion ne peut s'obtenir qu'au moyen d'une communication établie entre elles par une voie de fer.

En ce qui concerne la dépense qu'occasionnera cette entreprise, il a paru équitable de fixer à 5,000,000 de francs la part contributive des cinq Compagnies concessionnaires, et de mettre à la charge de l'État le complément, qui, d'après les évaluations et les projets dressés par les ingénieurs de l'Administration, ne dépassera pas 4,000,000 de francs.

En raison de ce concours, l'État a été en droit de stipuler certaines conditions avantageuses, au nombre desquelles figure la gratuité absolue pour le transport sur le chemin de Ceinture du matériel et du personnel de l'armée.

Le projet de décret qui accompagne ce rapport concède le chemin aux quatre Compagnies de Rouen, d'Orléans, de Strasbourg et du Nord; mais il est entendu que la Compagnie qui sera chargée ultérieurement de l'exploitation du chemin de Paris à Lyon aura l'obligation de verser son contingent d'un million en échange de sa participation aux droits qui résultent de la présente concession.

Le cahier des charges que j'ai l'honneur de placer sous vos yeux, et qui énumère avec précision toutes les clauses et

conditions du traité, me dispense d'entrer dans de plus longs détails.

Votre constante sollicitude pour les besoins de la classe ouvrière vous fera comprendre, Monsieur le Président, combien serait opportune, dans la saison où nous venons d'entrer, l'exécution dans la capitale d'un travail dont la haute utilité n'est d'ailleurs contestée par personne.

L'état des études permet de commencer immédiatement les travaux.

J'ose donc espérer que le projet de décret ci-joint recevra votre approbation.

Je suis, avec un profond respect, Monsieur le Président,

Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

Le Ministre des travaux publics,
Signé : P. Magne.

DÉCRET DU 11 DÉCEMBRE 1851

Qui approuve la convention passée entre le Ministre des travaux publics et les Compagnies des chemins de fer de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de Paris à Strasbourg et du Nord, pour la concession du chemin de fer de Ceinture.

Au nom du peuple français,

Le Président de la République,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics ;

Vu le décret du 10 décembre 1851 et spécialement l'article 1er ainsi conçu :

« Il sera établi, à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, un chemin de fer de Ceinture reliant les gares de l'Ouest et Rouen, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans.

« Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder ce chemin de fer aux Compagnies réunies des chemins de fer de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de Paris à Strasbourg et du Nord, sous les réserves et aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé ; »

Vu l'article 30 du cahier des charges ainsi conçu :

« Les conventions à passer avec le Ministre des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets du Président de la République ; »

Vu la convention provisoire passée le 10 décembre 1851 entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de

l'État et les administrateurs représentant chacune des quatre Compagnies anonymes concessionnaires des chemins de fer de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de Paris à Strasbourg et du Nord.

Décrète :

ART. 1er.

La convention provisoire passée le 10 décembre 1851, entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et les administrateurs représentant les quatre Compagnies anonymes concessionnaires des chemins de fer de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de Paris à Strasbourg et du Nord, est et demeure approuvée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'État qu'à la charge des autres parties contractantes, recevront leur pleine et entière exécution.

ART. 2.

La convention ci-dessus mentionnée sera annexée au présent décret.

ART. 3.

Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution dudit décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à l'Élysée, le 11 décembre 1851.

Signé : LOUIS-NAPOLÉON BONAPARTE.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

Signé : P. MAGNE.

CONVENTION DU 10 DÉCEMBRE 1851

Entre le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, et les Compagnies des chemins de fer de Paris à Rouen, de Paris à Strasbourg, de Paris à Orléans, et du Nord, pour la concession du chemin de fer de Ceinture.

L'an 1851, le 10 du mois de décembre,

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par le décret du Président de la République en date de ce jour,

D'une part;

Et : 1° MM. Joseph-François-Casimir DE L'ESPÉE,
Charles-Eugène LAFFITTE,
Napoléon DUCHATEL,

Membres du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen,

Agissant au nom de ladite Compagnie, conformément aux pouvoirs qui leur ont été donnés par délibération dudit Conseil, en date du 10 décembre 1851;

2° MM. Eugène DE SÉGUR,
Hippolyte-Paul JAYR,
Louis-Alexandre BAIGNÈRES,
Alexandre D'HERVEY,
Vincent DUBOCHET,

Membres du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, agissant au nom de ladite Compagnie en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés

par une délibération dudit Conseil en date du 10 décembre 1851 ;

3° M. François BARTHOLONY, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu de la délibération du Conseil d'administration en date du 8 du courant ;

4° MM. James DE ROTHSCHILD,
Germain DELEBECQUE,
Émile PEREIRE,

Membres du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu d'une délibération en date du 3 décembre 1851,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

(Voir les articles 1 à 31 du cahier des charges ci-annexé.

ART. 32.

La présente convention ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par décret du Président de la République.

Fait à Paris, le 10 décembre 1850.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : P. MAGNE.

Approuvé, pour la Compagnie du chemin de fer d'Orléans :

Le président du Conseil d'administration,
Signé : F. BARTHOLONY.

Approuvé, pour la Compagnie du Chemin de fer du Nord :

Signé : Baron James DE ROTHSCHILD,
DELEBECQUE.
E. PEREIRE.

Approuvé, pour la Compagnie du chemin de fer de Rouen :

Signé : Ch. LAFFITTE,
C. DE L'ESPÉE,
N. DUCHATEL.

Approuvé, pour la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg :

Signé : DUBOCHET,
D'HERVEY,
JAYR,
BAIGNÈRES.

Des délibérations du Conseil d'administration de la Société Anonyme du chemin de fer de Paris à Rouen, il a été extrait ce qui suit :

Séance du 10 *décembre* 1851.

« Etaient présents : MM. de l'Espée, président ; Charles « Laffitte, de Kersaint, Simons, Blount, Napoléon Duchatel.

« Le Conseil, après avoir pris connaissance du projet de « convention et du cahier des charges pour l'établissement « du chemin de fer de Ceinture, remis au secrétaire de la « Compagnie par M. Chatelus, chef de la division des chemins « de fer au ministère des travaux publics, et d'après l'exposé « fait par le secrétaire, de la conférence qui a eu lieu chez « M. le Ministre des travaux publics, approuve le projet de « convention et de cahier des charges, et, en vertu des arti- « cles 34 et 37 des Statuts, délègue MM. de l'Espée, Charles « Laffitte et Napoléon Duchatel pour signer, au nom de la

« Compagnie, la convention et le cahier des charges relatifs « à l'établissement du chemin de Ceinture. »

Du registre des délibérations du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans a été extrait ce qui suit :

Séance du 8 *décembre* 1851.

« Le Conseil d'administration autorise M. François Bar- « tholony, son président, à accepter pour la Compagnie du « chemin de fer de Paris à Orléans, aux clauses et conditions « du cahier des charges préparé par l'Administration, la « concession du chemin de fer de Ceinture qui doit relier la « gare de la Compagnie d'Orléans, à Ivry, avec les gares « des chemins de fer de Lyon, de Strasbourg, du Nord, de « Rouen et de l'Ouest, ladite concession devant être faite aux « Compagnies réunies des chemins de fer de Paris à Rouen, « du Nord, de Paris à Strasbourg, de Paris à Orléans et de « Lyon.

« Le Conseil donne à cet effet tous pouvoirs à M. Bartho- « lony, et l'autorise à signer tous actes en conséquence. »

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG.

(Conseil d'administration. — Extrait du registre des délibérations.)

Séance du 6 *décembre* 1851.

« M. le président informe le Conseil qu'il a été convoqué « d'urgence pour recevoir communication d'une proposition « faite aujourd'hui même par M. le Ministre des travaux « publics, au sujet du chemin de Ceinture.

« Après diverses explications, le Comité propose au Con- « seil de l'autoriser à donner son adhésion aux propositions

« de M. le Ministre des travaux publics aux conditions sui-
« vantes:

« 1° Le chemin de Ceinture sera à deux voies, et sera livré « par le Gouvernement dans le délai de trois années;

« 2° La Compagnie de Strasbourg s'engage à verser au « Trésor public un million en espèces, aux époques qui seront « ultérieurement déterminées, étant bien entendu qu'elle ne « pourra, dans aucun cas, être appelée à augmenter le chiffre « de son concours, l'État prenant à sa charge la dépense qui « excédera la contribution des Compagnies;

« 3° Le chemin de fer de Lyon entrera pour sa part dans « les bénéfices ou dans les pertes de l'exploitation, soit « qu'il reste dans les mains de l'État, soit qu'il soit concédé à « une Compagnie;

« 4° Les Compagnies du Nord et de Strasbourg sont autori-« sées à établir immédiatement le raccordement des deux « gares de la Chapelle et de la Villette;

« 5° La Compagnie de Strasbourg est prête à verser le « tiers de sa subvention, soit trois cent trente-trois mille « trois cent trente-trois francs (333,333 fr.);

« 6° Elle se réserve de présenter des observations de détail « sur la rédaction du cahier des charges, et demande, dès à « présent, que le tarif, en ce qui touche le chiffre du trans-« port, ne puisse être modifié qu'à la majorité des quatre « cinquièmes des voix, c'est-à-dire avec l'assentiment de « quatre Compagnies sur cinq.

« Le Conseil adopte les conclusions du Comité, l'autorise « à arrêter une convention conforme avec M. le Ministre des « travaux publics, et désigne, pour la signer au nom de la « Compagnie, M. de Ségur, président, et MM. d'Hervey,

« Dubochet, Jayr et Baignères, auxquels il donne tous pou-
« voirs à cet effet. »

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

(Extrait de la séance du Conseil d'administration du 3 décembre 1851.)

« Sur le compte rendu par M. le vice-président du Con-
« seil, des pourparlers qui ont eu lieu entre le Gouverne-
« ment et les délégués de la Compagnie du chemin de Stras-
« bourg et du chemin du Nord, au sujet de la rédaction du
« cahier des charges du chemin de Ceinture et de l'établis-
« sement immédiat du raccordement projeté par les deux
« Compagnies entre les gares de la Chapelle et de la Villette,
« le Conseil autorise trois de ses membres dont les noms
« suivent :

« MM. le baron J. de Rothschild, président du Conseil;
« Germain Delebecque, vice-président; Émile Pereire, à
« traiter avec l'État des conditions auxquelles la Compagnie
« du chemin de fer du Nord souscrira, pour sa part, au cahier
« des charges de la concession du chemin de Ceinture. »

CAHIER DES CHARGES

Pour la concession du chemin de fer de Ceinture.

Art. 1er.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer dans un délai de deux années, à partir du décret de concession, aux Compagnies concessionnaires des chemins de fer de Paris à Rouen, Paris à Orléans, Paris à Strasbourg et du Nord, réunies en syndicat, *un chemin de fer de Ceinture complétement terminé* entre les gares des Batignolles et la gare d'Orléans.

Art. 2.

Les Compagnies s'engagent à exploiter le chemin de Ceinture en fournissant le *matériel nécessaire* à l'exploitation, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises. Elles s'engagent, en outre, à augmenter ce matériel, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui leur seraient adressées par le Ministre des travaux publics.

Lesdites Compagnies se constitueront en société anonyme pour l'exploitation du chemin de Ceinture.

Elles seront représentées par un syndicat établi dans les formes qui seront déterminées par un décret, les Compagnies entendues.

Les attributions de ce syndicat auront pour objet l'administration, l'exploitation et l'entretien du chemin de Ceinture, les comptes à rendre aux diverses Compagnies, l'organisation du personnel, la création et la distribution du matériel, enfin l'accomplissement de toutes les obligations et conditions imposées aux Compagnies concessionnaires de chemins de fer.

ART. 3.

Chacune des quatre Compagnies concessionnaires s'engage à contribuer, pour une somme de un million de francs (1,000,000 de fr.), à la dépense d'exécution du chemin de Ceinture.

Ces sommes devront être versées au Trésor public, savoir:

1° Un tiers à la première réquisition du Ministre des finances;

2° Un tiers avant le 1er janvier 1853;

3° Le dernier tiers avant le 1er janvier 1854.

Les deux derniers versements ne pourront être exigés avant que les dépenses faites sur la subvention à la charge du Trésor ne s'élèvent à une somme au moins égale au montant des versements déjà opérés par les Compagnies.

Lesdites Compagnies pourront demander la justification de l'emploi des fonds précédemment versés avant de faire un nouveau versement.

ART. 4.

Les travaux seront exécutés par l'État. Ils seront immédiatement entrepris au moyen du premier versement effectué par les Compagnies et seront ensuite continués jusqu'à leur

entier achèvement, tant au moyen des versements ultérieurs qu'au moyen des fonds du Trésor public.

Art. 5.

Lorsque le chemin de fer de Paris à Lyon sera concédé, la Compagnie concessionnaire sera tenue de verser au Trésor pareille somme de un million de francs (1,000,000 de fr.), et elle entrera dans le syndicat aux mêmes titres que les autres Compagnies dénommées dans le présent acte de concession.

Jusqu'au moment de sa concession, le chemin de Paris à Lyon, exploité par l'État, jouira de tous les bénéfices et avantages accordés aux Compagnies concessionnaires, comme il participera à toutes les charges de l'exploitation, et sera représenté, pour la formation du syndicat, par un délégué du Ministre des travaux publics.

Art. 6.

Le chemin de Ceinture partira des Batignolles, où il sera raccordé aux chemins de Rouen et de l'Ouest; il passera sous les chemins du Nord et de Strasbourg et sera relié à ces deux lignes. Il traversera, par un souterrain, les hauteurs de Belleville, et viendra ensuite se rattacher aux chemins de Lyon et d'Orléans, en franchissant la Seine sur un viaduc.

Il sera établi avec deux voies, sur tout son parcours, sans aucune gare ni station intermédiaire. Sa longueur totale, y compris les raccordements avec les chemins qu'il relie, sera d'environ 16 kilomètres.

Les gares intermédiaires qui pourraient être nécessaires seront ultérieurement établies par les Compagnies et à leurs frais.

Art. 7.

Le chemin de Ceinture sera composé de trois sections, savoir :

1° De la gare des Batignolles aux abords des gares du Nord et de Strasbourg;

2° De la gare de Strasbourg aux abords de la gare de Lyon ;

3° Et de la gare de Lyon aux abords de la gare d'Orléans.

Art. 8.

Les Compagnies seront tenues de prendre livraison des sections au fur et à mesure de leur achèvement entre deux gares et sur la notification qui leur en sera faite.

Il sera dressé procès-verbal de cette livraison, et l'exploitation devra être immédiatement commencée.

La garantie de l'État sera d'un an pour les terrassements et de deux ans pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes.

Un an après la livraison de chaque section, il sera procédé à une reconnaissance contradictoire, constatée par un nouveau procès-verbal, lequel aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie en ce qui concerne les terrassements, la garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessant qu'un an après.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est

réglée par le présent article, et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

Art. 9.

A dater de l'entrée en possession, définie au paragraphe 1er de l'article précédent, les Compagnies resteront seules chargées de l'entretien des parties du chemin dont elles auront pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée au même article.

Art. 10.

Immédiatement après la prise de possession définitive, par les Compagnies, de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé contradictoirement, entre l'Administration et lesdites Compagnies, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2° L'état des travaux d'art et de terrassements, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes et tous autres ouvrages.

Art. 11.

Les plans et profils de toute sorte seront communiqués aux Compagnies sur leur demande, et elles seront admises à présenter leurs observations.

Elles seront autorisées à faire à leurs frais des copies desdits plans et profils.

Art. 12.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge des Compagnies.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, les Compagnies demeurent soumises au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais des Compagnies. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 13.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par les Compagnies. Ces frais seront imputés sur la somme que les Compagnies sont tenues de verser annuellement à la caisse centrale du Trésor, conformément à l'article 27 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

ART. 14.

Faute par les Compagnies d'avoir rempli les diverses obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges, elles encourront la déchéance, et il sera procédé à l'adjudication de la concession sur les clauses et conditions dudit cahier des charges et sur une mise à prix qui sera fixée par l'Administration.

ART. 15.

Les Compagnies évincées recevront de la nouvelle Compagnie la valeur que l'adjudication aura déterminée, dans la proportion des sommes pour lesquelles elles auront contribué à la construction du chemin.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, les Compagnies seront définitivement déchues de tous droits à la concession, et les portions de chemins déjà mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et risques des Compagnies, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, les Compagnies n'ont pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elles ne l'ont pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions du présent article ne seront point applica-

bles au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 16.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et les Compagnies devront également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport des voyageurs.

Art. 17.

1° Des règlements, rendus après que les Compagnies auront été entendues, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent ;

2° Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des Compagnies ;

3° Les Compagnies seront tenuès de soumettre à l'approbation de l'Administration les ordres généraux de service relatifs à la circulation des trains réguliers de toute nature ;

4° Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour les Compagnies et pour

toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 18.

Pour indemniser les Compagnies des dépenses qu'elles s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elles en rempliront exactement toutes les obligations, le Gouvernement leur accorde, pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la ligne entière, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus aux Compagnies qu'autant qu'elles effectueraient elles-mêmes ce transport à leurs frais et par leurs propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, 1 kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, il payera comme 20 kilogrammes; entre 20 et 30, il payera comme 30, etc.

L'Administration déterminera, par des règlements spéciaux, les Compagnies entendues, le minimum et le maximum de

vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

TARIF

Pour les voyageurs (par kilomètre parcouru) :

Prix de transport.........	0 fr.	02 c.	0 fr. 05 c.
Péage..................	0	03	

Pour les marchandises (par tonne et par kilomètre parcouru) :

Prix de transport.........	0 fr.	08 c.	0 fr. 18 c.
Péage..................	0	10	

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Dans le cas où les Compagnies jugeraient convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elles sont autorisées à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition des Compagnies, et rendues exécutoires par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par les Compagnies indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où les Compagnies auraient accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elles devront en donner connaissance à l'Admi-

nistration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Art. 19.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, les Compagnies contractent l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui leur seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains des Compagnies, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de 20 kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

Les Compagnies sont tenues d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduc-

tion, d'après un tarif approuvé par le Ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises, et les Compagnies n'en seront pas moins tenues, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où les Compagnies consentiraient, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elles seront tenues, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui leur en feraient la demande.

Art. 20.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit aux Compagnies, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements rendus en exécution de l'article 17 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

ART. 21.

Les perceptions de toute nature, sur le chemin de Ceinture, seront faites par le syndicat.

Le syndicat tiendra compte à chaque Compagnie de la moitié du péage ci-dessus fixé pour toutes les marchandises entrant dans la gare de cette Compagnie ou en sortant, et lui en versera le montant.

En cas d'abaissement du tarif, la diminution portera sur le prix de transport, et il ne sera fait sur le péage d'autres réductions que celles qui seraient consenties par la Compagnie qui y a droit.

Cet abaissement du prix de transport ne pourra avoir lieu qu'autant que quatre Compagnies au moins y auront donné leur assentiment.

Lorsque des marchandises seront expédiées de la gare d'une des Compagnies concessionnaires à un point intermédiaire sur le chemin de Ceinture, ou d'un point intermédiaire à une gare desdites Compagnies, le syndicat tiendra compte de la totalité du péage perçu à la Compagnie expéditeur ou à la Compagnie destinataire.

Le surplus des produits restera à la disposition du syndicat pour être affecté au payement des dépenses de l'exploitation, de la surveillance et de l'entretien.

En cas d'excédant ou de déficit, le bénéfice ou la perte sera réparti en proportions égales entre les Compagnies concessionnaires.

ART. 22.

La participation à l'exploitation du chemin de Ceinture res-

tera attachée à l'exploitation des chemins de fer qu'il est destiné à relier. A l'expiration de la concession de chacun de ces chemins, ou en cas du rachat prévu par les cahiers des charges, l'État tiendra compte à la Compagnie de son droit à la jouissance des produits du chemin de Ceinture pendant les années qui resteraient à courir pour atteindre le délai de quatre-vingt-dix-neuf ans.

L'évaluation sera faite à dire d'experts, dans les formes prévues par les cahiers des charges, pour la reprise, en fin de bail, du matériel et des approvisionnements des lignes concédées.

Art. 23.

Les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité et en permission ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les troupes de toutes armes voyageant en corps et le matériel militaire ou naval seront transportés gratuitement.

Art. 24.

Sont applicables au chemin de Ceinture les dispositions des articles 78, 79, 80 et 81 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Paris à Strasbourg, relatives :

1° Au transport des ingénieurs et des agents du contrôle de l'exploitation des chemins de fer, des agents des contributions directes et des douanes ;

2° Au service des dépêches ;

3° Au transport des voitures cellulaires ;

4° A l'établissement des lignes de télégraphie électrique.

Art. 25.

Sont aussi applicables au chemin de Ceinture les dispositions des articles 83, 84, 85, 86 du cahier des charges, relatives :

1° A l'exécution ultérieure des ponts, des routes, canaux ou chemins de fer traversant le chemin de Ceinture ou établis dans son voisinage;

2° A la construction de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement;

3° A la traversée des carrières.

Art. 26.

Les agents et gardes que les Compagnies établiront, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 27.

Il sera institué près des Compagnies concessionnaires du chemin de fer de Ceinture, un ou plusieurs inspecteurs-commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations desdites Compagnies pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge des Compagnies. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à leur charge par l'article 12 ci-dessus, les Compagnies seront tenues de verser, chaque année, à la caisse du

receveur central du Trésor, une somme qui ne pourra excéder quatre mille francs (4,000 fr.)

Dans le cas où les Compagnies ne verseraient pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 28.

Le syndicat devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 29.

Les contestations qui s'élèveraient entre les Compagnies et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'Etat.

Art. 30.

Les conventions à passer par le Ministre des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets du Président de la République

Art. 31.

Lesdites conventions ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté à Paris, le 9 décembre 1851.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : P. MAGNE.

Vu pour être annexé au décret
du 10 décembre 1851.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : P. MAGNE.

DÉCRET DU 10 DÉCEMBRE 1851

Qui autorise les Compagnies concessionnaires des chemins de fer du Nord et de Strasbourg à établir un chemin de fer de raccordement entre les gares de la Chapelle et de la Villette.

Au nom du peuple français,

Le Président de la République,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Vu la demande formée, le 2 novembre 1850, par les Compagnies concessionnaires des chemins de fer du Nord et de Paris à Strasbourg, tendant à obtenir l'autorisation d'établir à leurs frais un chemin de fer destiné à relier les gares des marchandises de la Chapelle et de la Villette;

Vu le dossier de l'enquête relative au chemin de Ceinture, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, ouvert le 24 décembre 1845 et clos le 13 janvier 1846;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef du service du contrôle des chemins de fer du Nord et de Strasbourg, en date du 12 novembre 1850;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef du département de la Seine, en date du 21 dudit mois;

Vu les avis de la commission centrale des chemins de fer, en date des 31 décembre 1850 et 4 janvier 1851;

Vu le registre de l'enquête relative au mode de traversée de la route nationale n° 1, ledit registre ouvert le 14 janvier 1851, et clos le 22 du même mois;

Vu la délibération du conseil municipal de la commune de Paris, en date du 24 janvier 1851 ;

Vu la délibération du conseil municipal de la commune de la Villette, en date du 7 février 1851 ;

Vu la délibération de la commission municipale de la ville de Paris, en date du 21 du même mois ;

Vu l'avis du préfet de la Seine, en date du 19 mars 1851 ;

Vu l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et l'ordonnance du 18 février 1834,

Décrète :

ART. 1er.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer du Nord et de Strasbourg sont autorisées à établir un chemin de fer de raccordement entre les gares de la Chapelle et de la Villette, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 9 décembre 1851, par le Ministre des travaux publics.

Ce cahier des charges restera annexé au présent décret.

ART. 2.

Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à l'Élysée, le 10 décembre 1851.

Signé : LOUIS-NAPOLÉON BONAPARTE.

Par le président de la République :

Le Ministre des travaux publics,
Signé : P. MAGNE.

CAHIER DES CHARGES

Pour l'établissement d'un chemin de fer de raccordement entre les gares de la Chapelle et de la Villette.

Art. 1er.

Le chemin de fer de raccordement entre les gares des chemins de fer du Nord et de Paris à Strasbourg sera établi dans le délai d'un an, aux frais des Compagnies concessionnaires de ces deux chemins, et sera exploité par lesdites Compagnies.

Art. 2.

Ce chemin de fer partira de la gare des marchandises du chemin de fer du Nord, à la Chapelle, traversera à niveau au rond-point de la route nationale n° 1, de Paris à Calais, et aboutira à la gare des marchandises du chemin de fer de Strasbourg, à la Villette.

Art. 3.

Sont applicables à ce raccordement les dispositions générales du cahier des charges de la concession du chemin de fer du Nord.

ART. 4.

Le chemin de fer de Ceinture, concédé par décret, en date de ce jour, se reliera aux gares des chemins du Nord et de Strasbourg au moyen de ce raccordement. Les trains d'exploitation du chemin de Ceinture circuleront sur le raccordement comme sur le chemin principal et aux mêmes clauses et conditions, sans être assujettis à aucun péage particulier.

ART. 5.

La participation à l'exploitation de ce raccordement restera attachée à l'exploitation des chemins de fer qu'il est destiné à relier. A l'expiration de la concession de chacun de ces chemins, ou en cas du rachat prévu par les cahiers des charges, l'État entrera en possession du raccordement en même temps que de la ligne principale et aux mêmes conditions.

ART. 6

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Arrêté le 9 décembre 1851.

Le Ministre des travaux publics,

Signé : P. MAGNE.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 22 JANVIER 1853

Relatif au chemin de fer de Ceinture qui doit relier, à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, les gares de l'Ouest et Rouen, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département des travaux publics ;

Vu le décret du 10 décembre 1851 portant qu'il sera établi, à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, un chemin de fer de Ceinture reliant les gares de l'Ouest et Rouen, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans ;

Vu le cahier des charges annexé audit décret, et notamment l'article 2 de ce cahier, lequel est ainsi conçu :

« Art. 2. Les Compagnies s'engagent à exploiter le chemin « de Ceinture en fournissant le matériel nécessaire à l'exploi- « tation, tant pour le transport des voyageurs que pour celui « des marchandises. Elles s'engagent, en outre, à augmenter « ce matériel, en raison de l'accroissement de la circulation, « sur les réquisitions qui leur seraient adressées par le Mi- « nistre des travaux publics.

« Lesdites Sociétés se constitueront en société anonyme « pour l'exploitation du chemin de fer de Ceinture.

« Elles seront représentées par un syndicat établi dans les « formes qui seront déterminées par un décret, les Compa- « gnies entendues.

« Les attributions de ce syndicat auront pour objet l'admi- « nistration, l'exploitation et l'entretien du chemin de fer de « Ceinture, les comptes à rendre aux diverses Compagnies, « l'organisation du personnel, la création et la distribution « du matériel, enfin l'accomplissement de toutes les obliga- « tions et conditions imposées aux Compagnies concession- « naires des chemins de fer. »

Vu les propositions présentées par lesdites Compagnies, et notamment le projet de statuts qui doivent régir la société anonyme du chemin de fer de Ceinture,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er.

La Société est administrée par un syndicat composé de dix personnes, lesquelles sont désignées par les Conseils d'administration des cinq Compagnies concessionnaires parmi les membres desdits Conseils, et à raison de deux administrateurs par chaque Compagnie.

La durée des fonctions des syndics est de deux années.

Celui des deux syndics nommés, par chaque Compagnie, qui doit sortir la première année, est désigné par la voie du sort ; celui qui doit sortir, chacune des années suivantes, est désigné par l'ancienneté.

Les syndics sortants peuvent être indéfiniment réélus.

Les fonctions des syndics sont gratuites. Ils reçoivent des jetons de présence.

Art. 2.

Le syndicat nomme, chaque année, son président et un vice-président.

En cas d'absence du président et du vice-président, il désigne celui de ses membres qui les remplace.

Le président et le vice-président peuvent être indéfiniment réélus.

Art. 3.

Le syndicat se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Compagnie l'exige, et au moins une fois par mois.

La présence de quatre membres appartenant à quatre Compagnies différentes est nécessaire pour valider les délibérations.

Les décisions sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Quel que soit le nombre des membres présents, les décisions, pour être valables, doivent réunir une majorité de quatre voix au moins.

Art. 4.

Les délibérations du syndicat sont constatées par des procès-verbaux, signés par le président et par deux des membres qui ont pris part à la délibération.

Les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs sont signés par le président ou par celui qui en remplit les fonctions.

Art. 5.

Le syndicat peut déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs, soit à un ou plusieurs de ses membres, soit à telles autres personnes que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour une ou plusieurs affaires déterminées.

Il peut également déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs généraux pour la direction des affaires de la Société à une personne prise en dehors de son sein, le mandat général, dans ce cas, définissant expressément ceux des pouvoirs mentionnés à l'article 7 qui font l'objet de la délégation.

Art. 6.

Nos Ministres secrétaires d'État au département de l'intérieur, de l'agriculture, du commerce et des travaux puqlics, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 22 janvier 1853.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'État au département des travaux publics,

Signé : P. Magne.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 24 MARS 1855

Qui approuve une convention relative à la concession d'un chemin de fer destiné à relier la gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de fer de Ceinture.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4;

Vu la convention provisoire passée, le 23 mars 1855, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et le prince JOSEPH PONIATOWSKI : ladite convention ayant pour objet la concession d'un chemin de fer destiné à relier la gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de fer de Ceinture;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention;

Vu la dépêche du 6 janvier 1855. de M. le conseiller d'État, président de la commission mixte des travaux publics;

Vu le certificat délivré, le 19 mars 1855, par le directeur général de la caisse des dépôts et consignations, constatant

le dépôt des sommes et valeurs représentant un cautionnement de vingt mille francs;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er.

Est approuvée la convention passée, le 23 mars 1855, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et le prince Joseph Poniatowski.

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention et dans le cahier des charges y annexé recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2.

En cas de constitution de société anonyme pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer concédé, les actions ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 3.

Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 24 mars 1855.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. Rouher.

CONVENTION.

L'an 1855 et le 23 mars,

Entre le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part,

Et le prince Joseph Poniatowski, demeurant à Paris, rue Caumartin,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède au prince Joseph Poniatowski un chemin de fer d'embranchement, destiné à relier la gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de fer de Ceinture; et ce, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2.

Le prince Poniatowski s'engage à exécuter entièrement, à ses frais, risques et périls, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, et à se conformer, pour la cons-

truction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Signé : E. Rouher.

Signé : Joseph prince Poniatowski.

Enregistré à Paris, le 27 avril 1855, folio 6 verso, cases 1 et 2 ; reçu pour droit 2 francs, droit en sus 2 francs et décime 40 centimes.

Signé : *Berni*

DÉCRET IMPÉRIAL DU 14 JUIN 1861

Qui déclare d'utilité publique le prolongement du chemin de fer de Ceinture de Paris, sur la rive gauche de la Seine, entre Auteuil et la gare d'Orléans.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les décrets des 10 décembre 1851 et 18 août 1852, concernant l'exécution d'un chemin de fer de Ceinture de Paris, dans les parties comprises entre la gare d'Orléans et celle des Batignolles, et entre ce point et Auteuil;

Vu l'avant-projet relatif au prolongement dudit chemin, sur la rive gauche de la Seine, entre Auteuil et la gare d'Orléans, d'après lequel la dépense est évaluée à vingt-deux millions de francs;

Vu le dossier de l'enquête ouverte dans le département de la Seine sur cet avant-projet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 10 et 19 novembre 1860;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 21 juin 1860 et 28 janvier 1861;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 20 avril 1861;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4) ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ARTICLE 1er.

Est déclaré d'utilité publique le prolongement du chemin de fer de Ceinture de Paris, sur la rive gauche de la Seine, entre Auteuil et la gare d'Orléans.

ART. 2.

Il sera pourvu ultérieurement aux voies et moyens d'exécution dans les formes et conditions déterminées par l'article 4 du sénatus-consulte du 25 décembre 1852.

ART. 3.

Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Fontainebleau, le 14 juin 1861.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

CONVENTION

En date du 26 juillet 1864 entre le Préfet de la Seine et le Syndicat du chemin de Ceinture pour l'établissement et l'exploitation de l'embranchement destiné à desservir l'abattoir et le marché à bestiaux de La Villette.

Entre les soussignés :

M. Georges-Eugène HAUSSMANN, sénateur, préfet du département de la Seine, grand-croix de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, agissant au nom de la ville de Paris, en vertu d'une délibération en date du 8 juillet 1864,

Et M. Pierre-Sylvain DUMON, président du syndicat du chemin de fer de Ceinture de Paris, stipulant en vertu de l'autorisation que le syndicat lui a donnée par sa délibération du 21 dudit mois de juillet, et sous la réserve de l'approbation de l'Assemblée générale,

Ont été convenues et arrêtées les dispositions suivantes :

ARTICLE 1er.

L'abattoir et le marché à bestiaux qui seront construits sur les terrains achetés par la ville dans le 19me arrondissement seront mis en communication avec le chemin de fer de Ceinture par un chemin de fer spécial qui sera établi conformément aux plans ci-annexés.

ART. 2.

La ville de Paris fournira tous les terrains nécessaires pour l'établissement de ce chemin. Elle expropriera et payera tous ceux dont elle n'est pas encore propriétaire.

ART. 3.

De son côté, le syndicat s'engage à faire à ses frais, dans le délai d'un an, à partir de la livraison des terrains par la ville, les travaux de toute nature que nécessiteront sa construction et son exploitation.

ART. 4.

Ce nouveau chemin sera la propriété de la ville de Paris ; mais le syndicat en aura la jouissance jusqu'à l'expiration de la concession qui lui a été faite du chemin de fer de Ceinture.

La ville en disposera ensuite comme elle l'entendra.

ART. 5.

Les prix à percevoir sur le chemin de fer de Ceinture et sur l'embranchement pour les frais de transport et de manutention des bestiaux ne pourront jamais être plus élevés que ceux ci-après, savoir :

TRANSPORT PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Bœufs. vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait (dix centimes)	0 fr.	10 c.
Veaux, porcs (quatre centimes)	0	04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres (deux centimes)	0	02

MANUTENTION POUR CHARGEMENT OU DÉCHARGEMENT.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait (cinquante centimes) par tête.....	0 fr.	50 c.
Veaux, porcs (vingt centimes).............	0	20
Moutons, brebis, agneaux, chèvres (dix centimes)................................	0	10

Le transport et les frais accessoires des marchandises sur l'embranchement seront taxés d'après les bases du cahier des charges du chemin de fer de Ceinture de Paris, sauf à profiter des modifications favorables qui ont pu ou qui pourront y être apportées.

Pour l'application des tarifs dans les deux cas, le chemin projeté sera considéré, au point de vue des distances de perception, comme la continuation du chemin de Ceinture.

Art. 6.

Quand les bestiaux seront transportés par wagon complet, il sera loisible aux expéditeurs et aux destinataires de faire eux-mêmes le chargement ou le déchargement de leurs wagons.

Dans ce cas, les prix fixés pour les frais de chargement ou de déchargement seront réduits de moitié.

Les droits de gare seront toujours compris dans les frais de chargement ou de déchargement.

Art. 7.

Les fumiers provenant du transport des bestiaux resteront la propriété de la ville, qui en disposera comme elle l'entendra.

Art. 8.

En vue de l'éventualité prévue au cahier des charges de la concession du chemin de fer de Ceinture, du rachat de cette concession, par qui de droit, il est stipulé qu'afin d'indemniser le syndicat de la cessation de sa jouissance de l'embranchement, qui serait la conséquence de ce rachat, et qui rendrait à la ville la libre disposition de sa propriété, celle-ci lui payera, pour et par chacune des années restant à courir de la concession, une annuité fixée à forfait dès à présent, pour ce cas, à cent dix mille francs.

Art. 9.

Les présentes n'auront d'effet que lorsqu'elles auront été approuvées par le Gouvernement.

Art. 10.

Les droits auxquels le présent traité pourra donner lieu seront supportés par moitié par la ville et par le syndicat.

Fait double à Paris, le 26 juillet mil huit cent soixante-quatre.

Approuvé l'écriture.
Signé : Dumon.

Approuvé l'écriture.
Signé : Haussmann.

Approuvé par l'assemblée générale extraordinaire du 4 août 1864.

Paris, Imprimerie Paul Dupont, rue de Grenelle-Saint-Honoré, 45.

CONVENTION DU 31 MAI 1865

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, relative à la concession du chemin de fer de Ceinture de Paris (rive gauche).

L'an mil huit cent soixante-cinq et le trente et un mai,

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, ladite compagnie représentée par MM. *Alfred Le Roux*, *Edward Blount* et *Henri de L'Espée*, président et membres du Conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, à l'embarcadère desdits chemins, rue Saint-Lazare, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération dudit Conseil, en date du 13 avril 1865, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires, dans un délai d'un an au plus tard (*a*),

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Article 1er.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux

(*a*) Convention approuvée par l'Assemblée générale des actionnaires, dans sa séance du 1er mai 1866.

publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui l'accepte, et sous la réserve de la clause de rachat énoncée à l'article 9 ci-après, le chemin de fer de Ceinture de Paris (rive gauche), ledit chemin partant de la gare d'Auteuil et se reliant à son autre extrémité avec le chemin de Ceinture (rive droite) et la ligne d'Orléans.

Ladite concession est faite dans les conditions prévues par le titre 1er *bis* du cahier des charges annexé à la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859.

ART. 2.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie de l'Ouest, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841 :

Un raccordement du chemin de fer de Ceinture (rive droite) avec le chemin de fer d'Auteuil.

La Compagnie s'engage à exécuter le raccordement susmentionné à ses frais, risques et périls, et dans un délai de quatre ans, à partir du décret qui en rendra la concession définitive.

L'engagement ci-dessus énoncé sera considéré comme nul et non avenu :

1° Dans le cas où, dans un délai de quatre ans, à partir de la ratification des présentes, l'exécution de cet engagement n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie;

2° Dans le cas où, l'accomplissement de cet engagement ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

Art. 3.

Les lignes énoncées aux articles 1er et 2 ci-dessus feront partie du Nouveau Réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, tel qu'il est défini à l'article 6 de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859. En conséquence, le capital garanti par l'État et dont le maximum est fixé par l'article 7 de la convention du 1er mai 1863, approuvée par la loi du 11 juin suivant, à la somme de cinq cent soixante et dix millions de francs (570,000,000 fr.), sera augmenté du montant des dépenses admises au compte de premier établissement pour les lignes concédées par la présente convention à titre, soit définitif, soit éventuel.

Art. 4.

Le revenu net moyen kilométrique réservé à l'Ancien Réseau, en vertu de l'article 8 de la convention du 1er mai 1863, relatif à la garantie d'intérêt, sera augmenté à raison de douze francs (12 fr.) par chaque million admis au compte de premier établissement pour les lignes mentionnées dans les articles 1er et 2 ci-dessus et suivant les conditions prévues par l'article 3.

Art. 5.

Lesdits chemins de fer seront régis par le cahier des charges annexé à la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, auquel est soumis l'ensemble des lignes formant l'Ancien et le Nouveau Réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, sauf, toutefois, les modifications ci-après :

Les prix de transport des marchandises à petite vitesse seront partagés en deux classes : la première, comprenant les objets énoncés à la première et à la deuxième classe du tarif fixé par le cahier des charges sus-énoncé, sera taxée, par tonne et par kilomètre, à seize centimes, ci.... 0 fr. 16 c.

La deuxième, comprenant les objets énoncés à la troisième et à la quatrième classe, telles qu'elles sont déterminées par l'article 6 de la convention du 1er mai 1863, sera taxée, par tonne et par kilomètre, à dix centimes, ci.................. 0 fr. 10 c.

Art. 6.

La Compagnie s'engage à exécuter et à exploiter à ses frais, risques et périls, comme chemin de fer provisoire :

Un embranchement se détachant du chemin de fer de Ceinture (rive gauche), près du viaduc du Point-du-Jour, et aboutissant au Champ de Mars, près du pont d'Iéna.

Ledit embranchement devra être terminé et livré à l'exploitation le 21 octobre 1866.

La Compagnie s'engage, en outre, à exécuter, sur la ligne de Paris à Auteuil, les travaux d'appropriation et d'installation nécessaires pour y permettre le passage des trains de marchandises.

Art. 7.

Pendant toute la durée de l'exploitation de l'embranchement provisoire énoncé à l'article précédent, les intérêts et l'amortissement du capital affecté à sa construction seront payés au moyen des produits de cette ligne.

L'excédant, s'il en existe, sera déduit du compte de premier

établissement. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés audit compte.

L'Administration déterminera, la Compagnie entendue, l'époque à laquelle ledit embranchement devra être supprimé et les lieux rétablis dans leur premier état. Lorsque la suppression en aura été opérée, la somme qui sera admise au compte de premier établissement, après déduction de la valeur des matériaux, et, s'il y a lieu, de l'excédant des produits, sera ajoutée au capital du Nouveau Réseau dans les conditions fixées par l'article 3 ci-dessus.

La somme employée sur la ligne d'Auteuil, pour les travaux d'appropriation et d'installation nécessaires pour le passage des trains de marchandises, sera ajoutée, dans les mêmes conditions, au capital du Nouveau Réseau.

Art. 8.

La Compagnie s'engage à verser au trésor public, jusqu'à concurrence de cinq millions de francs (5,000,000 fr.), dans le délai d'une année, à partir de la ratification de la présente convention, et par payements trimestriels égaux, la somme nécessaire pour l'achèvement du chemin de fer de Ceinture (rive gauche).

Ladite somme, augmentée du montant des intérêts calculés au taux de quatre et demi pour cent, sera ajoutée au chiffre des subventions dues à la Compagnie de l'Ouest et sera remboursée à ladite Compagnie, dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 2 de la convention du 1er mai 1863, à partir du 1er juin qui suivra le dernier versement.

Art. 9.

Le Gouvernement se réserve, pendant un délai de huit ans,

à partir du décret qui approuvera la présente convention, de racheter à la Compagnie de l'Ouest, soit ensemble, soit séparément, d'une part, le chemin de fer d'Auteuil, y compris le raccordement de ce chemin avec le chemin de Ceinture (rive droite); de l'autre, le chemin de fer de Ceinture (rive gauche).

Le prix de ce rachat sera fixé dans les formes prescrites par la loi du 29 mai 1845 et modifiées par celle du 1er août 1860.

L'article 10 de la convention du 1er mai 1863 est et demeure annulé.

ART. 10.

La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Signé : ARMAND BÉHIC.

Approuvé l'écriture :
Signé : ALFRED LE ROUX.

Approuvé l'écriture :
Signé : ED. BLOUNT.

Approuvé l'écriture :
Signé : H. DE L'ESPÉE.

Enregistré, à Paris, le 30 juillet 1863, folio 86 verso, case 6. Reçu deux francs; décime, trente centimes.

Signé : BADEREAU

EXPOSÉ DES MOTIFS

Du projet de loi portant approbation des clauses financières de la convention intervenue entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, concernant la concession du chemin de fer de Ceinture de Paris (rive gauche).

Messieurs,

Le chemin de fer de Ceinture de Paris se compose de trois parties comprenant ensemble un développement de 38 kilomètres, y compris ses raccordements avec les grandes lignes.

La première, qui relie les gares des cinq grandes Compagnies sur la rive droite de la Seine, de la Rapée-Bercy à Batignolles-Clichy, sur un parcours de 17 kilomètres, a été concédée à ces Compagnies réunies, et l'exploitation en est confiée, aux termes des décrets des 10 décembre 1851 et 22 janvier 1853, à une Société administrée par un syndicat composé de deux administrateurs de chacune de ces Compagnies.

Le chemin d'Auteuil forme la seconde partie, de la gare des Batignolles à celle d'Auteuil, et continue sur 9 kilomètres de longueur le chemin de Ceinture sur la rive droite.

Enfin, l'État a été autorisé, par la loi du 14 juin 1861, à exécuter, sur la rive gauche, les travaux de la troisième sec-

tion, depuis Auteuil jusqu'à la gare d'Orléans, sur 12 kilomètres.

Les travaux de cette dernière partie de la ligne, y compris ceux du grand viaduc sur la Seine, au Point-du-Jour, ont été conduits avec activité et paraissent devoir être terminés à la fin de la campagne prochaine.

Le Gouvernement a pensé que le moment était venu de s'occuper de la concession de cette section. La convention à faire à cet égard était d'autant plus urgente que, le Champ de Mars ayant été désigné comme emplacement de l'Exposition universelle de 1867, le chemin de Ceinture doit être un auxiliaire très-utile pour y transporter, au moyen d'un raccordement, les nombreux produits destinés à l'Exposition. Le concessionnaire aurait, dans ce but, à exécuter, outre la pose des rails, le ballast, la fourniture du matériel, les bâtiments des stations intermédiaires et les autres conditions imposées dans le système de la loi du 11 juin 1842, un embranchement provisoire partant du Point-du-Jour et suivant les bas ports de la Seine sur un parcours de 3 kilomètres environ. Il aurait, en outre, à exécuter divers travaux complémentaires qui comprennent un raccordement de Batignolles à Courcelles, passant en souterrain sous les voies de la ligne de l'Ouest, et destiné à éviter l'entrée de la gare Saint-Lazare aux marchandises et voyageurs à destinations de la rive gauche. La Compagnie devrait, d'ailleurs, opérer des remaniements partiels de la ligne d'Auteuil pour permettre le passage de trains de marchandises.

C'est dans ces conditions que l'Administration était appelée à arrêter les bases d'une concession. Plusieurs combinaisons se présentaient et ont dû successivement être examinées.

On pouvait former une Compagnie nouvelle et réunir entre ses mains l'exploitation des chemins de Ceinture sur

toute la circonférence de Paris ; mais il fallait avant tout, dans ce système, racheter la ligne d'Auteuil et celle de la Ceinture (rive droite). Or, si d'après une stipulation de la convention de 1863 avec la Compagnie de l'Ouest, le rachat isolé de la ligne d'Auteuil est possible, il n'en est pas de même du chemin de Ceinture concédé aux cinq grandes Compagnies. Cette ligne fait partie du réseau de ces Compagnies, et le rachat n'en pourrait avoir lieu que par une mesure d'ensemble à laquelle il n'est pas possible de songer : le syndicat, sur la proposition qui lui en a été faite, a formellement refusé d'admettre un rachat distinct. On ne pouvait donc s'arrêter à cette combinaison.

Une autre solution aurait consisté à rattacher à la concession de la rive droite celle de la rive gauche et le chemin d'Auteuil racheté. Mais on ne pouvait modifier sans difficulté l'exploitation de cette dernière ligne. Le chemin d'Auteuil est un chemin de banlieue parcouru annuellement par plusieurs millions de voyageurs ; sa clientèle s'est formée à raison du point central où il aboutit dans Paris, et l'on ne saurait changer les habitudes qui se sont créées à cet égard depuis plusieurs années dans la population parisienne. D'un autre côté, le mode d'administration du chemin de Ceinture (rive droite), en divisant la responsabilité entre diverses Compagnies, n'est pas sans quelque inconvénient dans son application, et, en instituant une Compagnie distincte, on peut espérer une concurrence favorable au public.

Un troisième système, répondant à cette dernière pensée, consistait à faire la concession à une Compagnie distincte du chemin de fer de Ceinture (rive gauche) avec ou sans la ligne d'Auteuil ; mais sans celle d'Auteuil, la ligne concédée n'aurait eu que 12 kilomètres ; grevée d'un capital relativement considérable et resserrée entre des Compagnies rivales, la

Compagnie à créer ne serait pas dans des conditions viables. Si l'on y joignait la ligne d'Auteuil, on rencontrait les inconvénients signalés dans la combinaison qui précède, c'est-à-dire un changement de point de départ, très-difficile à faire accepter par le public. Enfin, la constitution d'une Compagnie nouvelle et l'arbitrage pour le rachat du chemin d'Auteuil ne permettaient pas d'espérer que l'exploitation pût être installée pour l'ouverture de l'Exposition, en 1867.

Restait une dernière combinaison consistant à faire la concession à la Compagnie de l'Ouest elle-même, et c'est cette combinaison qui a été adoptée. La Compagnie de l'Ouest est toute prête et peut se mettre à l'œuvre immédiatement. Les conditions de l'exploitation du chemin de fer d'Auteuil ne seraient pas changées; la seule gare importante avec laquelle le chemin de fer de Ceinture de la rive gauche ait à se relier, celle de Vaugirard, appartient à la Compagnie de l'Ouest; enfin, la participation de cette Compagnie dans le syndicat de la rive droite facilitera la solution des difficultés qui pourraient résulter des points de contact entre les deux sections du chemin de Ceinture.

Tels sont les principaux motifs qui ont justifié le choix de cette Compagnie.

Il n'y avait pas lieu de penser que cette concession pût être pour la Compagnie une source de bénéfices, mais il était équitable d'en régler les conditions de manière à ce qu'elle ne fût pas pour elle une source de pertes. Pour cela, il fallait, avant tout, ne porter aucune atteinte à la combinaison réalisée par les conventions de 1859 et de 1863, combinaison qui, en limitant les charges de l'Ancien Réseau, a pu seule donner à la Compagnie de l'Ouest des conditions durables de stabilité; en conséquence, la ligne nouvelle a été placée dans le Nouveau Réseau, ainsi que le raccordement de Courcelles. La somme

qui devra être ajoutée au capital garanti sera déterminée par le chiffre des dépenses effectives admises au compte de premier établissement par la Commission instituée en exécution des stipulations faites avec les Compagnies en 1859.

Si le produit net du chemin, exécuté, comme on l'a dit plus haut, dans les conditions de la loi de 1842, venait à excéder 4.65 % du capital employé par la Compagnie, l'excédant viendrait atténuer les effets de la garantie de l'État et profiterait ainsi au Trésor.

Quant au revenu réservé à l'Ancien Réseau, il a dû être augmenté, suivant la formule ordinaire, de la somme représentant la différence entre le taux réel de négociation des obligations, soit 5.75 % et celui de l'intérêt garanti, 4.65 %, c'est-à-dire 1 fr. 10 c. Pour satisfaire à cette condition, le revenu kilométrique réservé à l'Ancien Réseau devra être augmenté de 12 francs par chaque million appliqué aux lignes de la nouvelle concession. Ce chiffre, en effet, correspond pour 900 kilomètres, longueur de l'Ancien Réseau, à une somme de 11,000 francs environ, laquelle représente la différence d'intérêts signalée ci-dessus de 1 fr. 10 c. sur un capital d'un million.

Moyennant les clauses financières qui viennent d'être énoncées, la Compagnie s'engage à poser la voie sur le chemin de Ceinture (rive gauche), à construire les bâtiments des stations intermédiaires qui sont au nombre de huit; à exécuter le raccordement de Courcelles; à faire à la ligne d'Auteuil les modifications nécessaires pour le passage des trains de marchandises; enfin, à établir un embranchement provisoire dirigé du chemin de fer de Ceinture aux environs du Point-du-Jour, sur le Champ de Mars, pour le service de l'Exposition universelle de 1867.

Mais la concession n'est pas le seul point auquel il soit né-

cessaire de pourvoir dans les circonstances urgentes ci-dessus rappelées.

Il devient indispensable d'accélérer les travaux à la charge de l'État, afin de ne point retarder ceux que la Compagnie doit exécuter elle-même dans un délai très-court sur la ligne concédée ; dès lors, les crédits inscrits aux budgets de 1865 et 1866 deviennent insuffisants, et la Compagnie a consenti à faire à l'État l'avance d'une somme de 5 millions remboursable, avec les intérêts de 4 1/2 0/0, dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 2 de la convention du 1er mai 1863, c'est-à-dire, si le Gouvernement le juge convenable, en annuités calculées à partir du 1er juin qui suivra le dernier versement jusqu'à l'époque de l'expiration de la concession.

A raison des conditions particulières d'exploitation du chemin concédé, le tarif ne comprend que deux classes de marchandises taxées par tonne et par kilomètre : la première à 0 fr. 16 c., et la deuxième à 0 fr. 10 c.

Ce tarif, bien que supérieur au tarif général de la Compagnie, est beaucoup plus avantageux pour le public que celui du chemin de Ceinture (rive droite), qui est uniformément de 18 centimes pour toutes marchandises, sans distinction de classes.

Enfin il a été stipulé, par une dernière clause, que l'État aura, pendant un délai de huit ans, la faculté de reprendre, ensemble ou séparément, et moyennant un prix à régler par arbitrage, la ligne d'Auteuil et le chemin de Ceinture (rive gauche). Cette réserve avait déjà été faite dans la convention de 1863, en prévision de la concession de ce dernier chemin.

La nouvelle réserve ne peut plus avoir le même motif, mais elle est faite en prévision de l'exécution éventuelle d'un chemin de fer dit métropolitain, qui devait pénétrer dans l'inté-

rieur de Paris. Bien que l'exécution de ce chemin ne paraisse pas d'une réalisation certaine, on a cru devoir réserver le droit de rachat des lignes auxquelles il pourrait se rattacher.

Ces diverses conditions ont été formulées dans une convention dont les stipulations financières doivent être approuvées par le Corps législatif.

Cette convention paraît de nature à concilier, dans une juste mesure, l'intérêt du public et l'intérêt de la Compagnie concessionnaire. Destinée à compléter l'œuvre si intéressante du chemin de Ceinture, dont l'honorable rapporteur de la loi du 2 juillet 1861 signalait les avantages et l'incontestable utilité, elle aura en même temps pour résultat de faciliter le succès de la grande Exposition universelle de 1867, en assurant l'accès du Champ de Mars aux produits exposés et aussi à la nombreuse population disséminée dans la zone circulaire que parcourt la ligne de Ceinture autour de Paris.

Nous en soumettons avec confiance les clauses financières à l'approbation du Corps législatif.

Signé à la minute :

Le Conseiller d'État, rapporteur,

H. Jahan.

Les commissaires du Gouvernement sont :

MM. H. Jahan, de Franqueville, conseillers d'État.

Certifié conforme :

Le Conseiller d'État,

Secrétaire général du Conseil d'État,

Signé : de la Noue-Billault

RAPPORT

Fait au nom de la Commission (a) chargée d'examiner le projet de loi portant approbation des clauses financières de la convention intervenue entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, concernant la concession du chemin de fer de Ceinture de Paris (rive gauche), par M. AYMÉ, *député au Corps législatif.*

MESSIEURS,

Lorsque Paris a vu disparaître ses vieux quartiers et ses barrières, on a pu pressentir qu'une partie assez considérable de sa population se porterait au-delà de la nouvelle enceinte, car toute ville a ses faubourgs et sa banlieue. Aujourd'hui, le fait est accompli. Des rapports fréquents existent entre les habitants de la capitale et ceux qui résident dans son voisinage. Non-seulement le mouvement a lieu pour les personnes, mais il subsiste encore pour les marchandises de toute nature.

Dans de telles conditions, les moyens de transport sont insuffisants. La circulation est devenue tellement active dans Paris et ses environs que, quoi qu'on ait fait pour augmenter

(a) Cette Commission est composée de MM. Alfred Le Roux, *président*; Gros, *secrétaire*; Pinart, Eugène Pereire, le prince de Beauvau, Delamarre (de la Creuse) le baron Mercier, Le Clerc d'Osmonville, Aymé.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion du projet de loi, sont MM. Jahan et de Franqueville.

et améliorer les voies de communication, il y a parfois danger de s'engager dans certaines rues et sur certains chemins.

Sans cesse préoccupé du bien-être des habitants de la capitale et de celui des personnes qui arrivent chaque jour, de tous les points du globe, dans cette ville unique, le Gouvernement a cherché à diminuer, autant qne possible, la circulation intérieure des matières lourdes et encombrantes qui sont destinées à rester dans la cité ou qui doivent seulement la traverser de l'est à l'ouest, du nord au midi, et réciproquement. C'est alors qu'on a pensé à l'établissement d'un chemin de fer de Ceinture.

Chacun sait que ce chemin fonctionne depuis quelques années déjà sur la rive droite de la Seine. Chacun sait qu'il est encombré de marchandises de transbordement et que, sur plusieurs points, il suffit à peine à transporter les voyageurs qui parcourent les environs de Paris. Enfin, personne n'ignore que des trains spéciaux amènent et reconduisent chaque jour de nombreux ouvriers qui se rendent à leurs chantiers dans l'intérieur de la grande ville.

De tels avantages étant accordés à la rive droite de la Seine, n'était-il pas équitable de chercher à les procurer à la rive gauche?

Ici, il faut le dire de suite, les moyens d'exécution présentaient des obstacles qu'on n'avait pas rencontrés sur la rive droite du fleuve. Toujours est-il que le Gouvernement, tout en envisageant les difficultés, entreprit résolûment l'œuvre de justice qu'il devait accomplir non-seulement dans l'intérêt de la rive gauche de la Seine, mais dans l'intérêt d'un ordre plus élevé, car le chemin de Ceinture, une fois complétement établi, deviendra d'une utilité *générale* incontestable.

Dans l'état actuel des choses, le chemin de fer de Ceinture

de Paris se divise en trois parties comprenant un développement de 38 kilomètres.

La première, qui a une longueur de 17 kilomètres, y compris les branches de raccordement, relie entre elles les gares des cinq grandes Compagnies concessionnaires de tout le réseau des chemins de fer de France. Elle commence à la *Rapée-Bercy* et se termine à *Batignolles-Clichy*. Elle permet d'aller aux diverses stations spéciales qui existent entre ces deux points. Cette ligne a été concédée aux Compagnies, par décret du 10 décembre 1851. Son exploitation leur a été confiée, aux termes d'un décret du 22 janvier 1853. La Société, suivant l'article 1er de ce même décret, est administrée par un syndicat composé de dix personnes, dont deux prises parmi les administrateurs de chacune des cinq Compagnies. Le décret du 10 décembre 1851 détermine le tarif pour les marchandises et les voyageurs. Pour les marchandises, le prix maximum est fixé à 18 centimes. Le syndicat a sensiblement diminué le tarif en ce qui concerne les voyageurs, et l'on peut aujourd'hui parcourir toute l'étendue de cette ligne pour une somme assez faible. Des trains de voyageurs partent d'heure en heure. Votre Commission pense que ces trains sont insuffisants. Elle insiste vivement pour qu'ils soient augmentés et qu'ils circulent de demi-heure en demi-heure. Pour 15 centimes, on va de la gare de Batignolles à celle de La Villette, et pour 30 centimes on est transporté, sur toute la ligne, d'une gare à une autre. Ces prix correspondent à ceux des *omnibus* dans l'intérieur de Paris.

La seconde partie a une étendue de 9 kilomètres ; c'est ce qu'on nomme le chemin d'Auteuil. Il est appelé à compléter la ceinture sur la rive droite. Il commence à Batignolles et finit à Auteuil. Cette ligne a été concédée par décret du 18 août 1852 à la Compagnie de l'Ouest qui l'exploite seule.

C'est un chemin de banlieue qui transporte annuellement quatre millions de voyageurs. Ce chemin réclame impérieusement des améliorations pour que les marchandises puissent le parcourir. L'article 6 de la convention annexée au projet de loi a prévu ce qu'il y avait à faire et il en sera parlé tout à l'heure.

Ces deux sections formeront le chemin de Ceinture de Paris (rive droite), qui aura une étendue de 26 kilomètres.

Pour arriver à compléter le chemin, en établissant la ceinture sur la rive gauche, l'État, par une loi en date du 2 juillet 1861, a été autorisé à exécuter les travaux de la troisième partie, depuis Auteuil jusqu'à la gare d'Orléans, sur une étendue de 12 kilomètres. Ces travaux sont avancés. Le viaduc, ouvrage remarquable, qui traverse la Seine au *Point-du-Jour*, est à peu près terminé. Tout annonçait que cette section pourrait être livrée assez prochainement à la circulation.

Mais, malgré ces espérances, le Gouvernement n'a pas oublié que l'année 1867 verrait se produire à Paris, pour le monde entier, une de ces solennités où les nations viennent exposer les produits de leur génie et de leur industrie, et alors il a pensé qu'il était urgent de terminer le chemin de Ceinture, d'autant plus que le champ de la lutte sera choisi sur la rive gauche de la Seine.

Ce motif paraît avoir été la cause déterminante du projet de loi dont votre Commission a à vous entretenir. Il se compose d'un seul article qui vous demande d'approuver les n°s 3, 4, 7, 8 et 9 d'une convention passée entre M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en ce qui concerne les engagements mis à la charge du Trésor par ladite convention.

Sous le mérite de l'exposé qui précède, il n'apparaîtra

vraisemblablement à personne, pas plus qu'à votre Commission, que la convention pouvait intervenir entre d'autres parties que celles qui y figurent. En effet, si d'un côté on a compris que les choses exigeaient que le chemin de Ceinture de la rive droite fût concédé aux Compagnies réunies, de l'autre, tout indiquait que la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, *seule* placée sur la ligne qui doit conduire de la gare d'Orléans à celle de Saint-Lazare, en traversant celle de Montparnasse, devait avoir l'exploitation du nouveau chemin de fer dans toute son étendue. Au surplus, sans entrer dans de longues appréciations, ne restera-t-il pas acquis pour tout le monde qu'une administration libre dans ses mouvements répondra mieux, sous l'impulsion de l'action gouvernementale qui en est la tutrice, aux intérêts généraux, tout en défendant les siens? Et en définitive, la concurrence, toujours profitable au public, ne va-t-elle pas se produire par l'ouverture de la nouvelle voie ferrée.

En admettant dans son sein des négociants qui ont spontanément demandé à être entendus, votre Commission n'est pas restée sans acquérir la certitude que le syndicat, chargé d'administrer la rive droite du chemin de fer de Ceinture, n'était pas précisément arrivé jusqu'alors à répondre à tout ce qu'on pouvait attendre de ce chemin au double point de vue du transport des voyageurs et des marchandises.

De ce côté, votre Commission, après avoir eu une conférence avec MM. les Conseillers d'État chargés de soutenir la discussion du projet de loi, croit pouvoir donner à la Chambre l'assurance la plus formelle que rien ne sera négligé par le Gouvernement pour que le chemin de Ceinture de Paris réponde, le plus prochainement possible, à tout ce que le public peut attendre d'une exploitation dirigée dans des vues larges et libérales.

Enfin, en présence du *refus* fait par le syndicat de consentir à un rachat distinct du chemin de Ceinture pour arriver à former une Compagnie nouvelle à laquelle son exploitation pourrait être concédée *en totalité*, en présence surtout de l'impossibilité du rachat d'ensemble, qui devenait nécessaire pour atteindre ce but, il a paru à votre Commission que le projet de loi était l'expression vraie de la situation, et qu'il fallait en examiner les dispositions en ce qui touche la partie financière.

L'article 3 de la convention consacre les principes admis par la loi du 11 juin 1863, qui est devenue la base des conditions auxquelles de nouvelles concessions pourraient être faites aux Compagnies de chemins de fer. Cet article fait entrer le tronçon concédé dans le Nouveau Réseau de la Compagnie de l'Ouest, et porte que le capital garanti par l'État sera augmenté du montant des dépenses admises au compte de premier établissement.

Les conditions retenues dans cet article, se trouvant conformes aux prescriptions générales de la loi, votre Commission vous propose de l'approuver.

L'article 4 se réfère également à la loi du 11 juin 1863, approbative d'une convention intervenue le 1er mai précédent entre M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

D'après l'article 8 de cette convention, un revenu net de 34,500 francs par kilomètre est réservé à ce qu'on nomme l'Ancien Réseau, et tout ce qui dépasse ce chiffre est appliqué, concurremment avec les produits nets du Nouveau Réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État. Or, comme il existe une différence de 1 fr. 10c. entre le taux réel de négociation des obligations émises par la Compagnie, les-

quelles ressortent à 5 fr. 75 c. %, et la garantie accordée par l'État, dont le montant est de 4 fr. 65 c. %, il est juste de ne pas faire tomber cette charge sur l'Ancien Réseau sans lui accorder une bonification. Les calculs faits pour d'autres affaires semblables à celle-ci ont établi que cette bonification devait être de 12 francs par chaque million dépensé, et pour chaque kilomètre de l'Ancien Réseau.

Cette formule est le résultat qu'on obtient en multipliant la différence du taux de l'intérêt garanti et celui de revient, c'est-à-dire 1 fr. 10 par 100 pour la somme de un million, ce qui donne 11,000 francs; et en divisant ce produit par le nombre des kilomètres qui forment l'Ancien Réseau, c'est-à-dire par 900, pour la Compagnie de l'Ouest. En faisant cette opération, on voit, en effet, que 11,000 francs divisés par 900 kilomètres donnent 12 fr. 20 c. en chiffre rond, comme le porte le projet de loi, 12 *francs*.

Ainsi, les stipulations contenues dans cet article 4 sont conformes à la réalité, et votre Commission vous en propose l'adoption. La Chambre a déjà sanctionné la formule en question, dans sa session de 1863, sur un rapport de notre honorable collègue, M. le baron Mercier.

L'article 7 de la convention prévoit ce qui pourra arriver pour l'embranchement provisoire énoncé en l'article 6, c'est-à-dire l'établissement d'une voie ferrée qui conduirait du *Point-du-Jour* au pont d'Iéna, sur une étendue de trois kilomètres environ, en remontant les bords de la Seine, pour arriver à l'Exposition universelle de 1867, qui doit avoir lieu au Champ de Mars.

Cet article détermine comment s'effectuera le décompte de cette ligne et comment la dépense, si elle n'est pas couverte par les produits de l'exploitation, sera définitivement réglée. Ce règlement est fait par la Commission spéciale, formée en

vertu de la convention de 1859. Au cas particulier, si une dépense est constatée, elle passera pour le chiffre déterminé par la Commission, dans le Nouveau Réseau, comme cela a lieu pour tous les chemins de fer. Il en sera de même pour la dépense qui sera faite pour les travaux d'appropriation et d'installation nécessaires pour le passage de trains de marchandises sur la ligne d'Auteuil. On présume que cette dépense ne se portera pas au delà de 12 à 1300,000 francs. Pour votre Commission, ce sera de l'argent bien placé. Elle a été heureuse d'apprendre que le chemin d'Auteuil allait enfin recevoir prochainement des améliorations si désirées. Elle compte sur les paroles du Gouvernement pour la prompte exécution des travaux en question.

Elle en dira autant du raccordement que la Compagnie s'engage, aux termes de l'article 2 de la convention, à exécuter à ses frais, risques et périls, dans un délai de quatre années, entre les gares de Batignolles et de Courcelles, pour relier convenablement la rive droite du chemin de Ceinture à la rive gauche, et pour avoir enfin un chemin établi dans de bonnes conditions de viabilité et sans solution de continuité. Votre Commission a reçu l'assurance que les dispositions énoncées en l'article 2 seraient exécutées le plus promptement possible.

Votre Commission avait eu la pensée de demander au Gouvernement le maintien définitif du chemin provisoire destiné à conduire du *Point-du-Jour* au Champ de Mars, pendant la durée de l'Exposition. Mais, après avoir entendu MM. les Commissaires du Gouvernement, elle n'a pas persisté dans sa résolution. MM. les Conseillers d'État ont exposé, en effet, que ce chemin ne pouvant être établi que sur les hautes berges de la Seine, submergées en hiver, et devant traverser des terrains concédés à la Compagnie de Grenelle, il ne fallait

pas espérer lui donner, sans dépenser beaucoup, une durée autre que celle qui était indiquée dans le projet de loi. Ces Messieurs ont ajouté que des idées se rattachant à un chemin de fer métropolitain cherchaient à se faire jour; mais que, quoi qu'il puisse arriver de ce côté, il ne fallait pas considérer l'embranchement qui serait construit pour une circonstance exceptionnelle comme le début d'une œuvre dont la conception était loin d'être facile.

Mais elle a vivement insisté pour ce qui concerne les moyens à rechercher pour pénétrer dans l'intérieur de Paris depuis les gares du chemin de fer de Ceinture.

Jusqu'à ce jour, les grandes gares ne permettent pas d'arriver à celles du chemin de Ceinture où il faut d'abord se rendre pour le parcourir. Assurément c'est là un grave inconvénient, et votre Commission a demandé à MM. les Commissaires du Gouvernement de vouloir bien examiner avec tout l'intérêt possible ce qu'il y avait à faire pour établir des communications directes entre les stations du chemin de fer de Ceinture et les grandes gares des cinq Compagnies. Votre Commission s'empresse de déclarer que, sur ce point, la manière de voir du Gouvernement a été conforme à la sienne, et que les assurances les plus positives lui ont été données pour rechercher les moyens d'arriver le plus vite possible à obtenir les résultats désirés.

C'est sous le mérite de ces promesses que votre Commission vous propose l'acceptation de l'article 7 de la convention.

Par l'article 8, la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest s'engage à verser au trésor public, dans le délai d'une année, la somme de 5 millions de francs. Cette somme, augmentée du montant des intérêts calculés au taux de 4 1/2 °/₀ sera ajoutée au chiffre des subventions dues à la Com-

pagnie, et lui sera remboursée conformément à l'article 2 de la convention du 1er mai 1863.

D'après cet article, le Gouvernement est en droit de rembourser cette avance en annuités calculées à partir du 1er juin qui suivra le dernier versement jusqu'à l'époque de l'expiration de la concession, c'est-à-dire dans un délai de quatre-vingt-dix ans environ.

Les conventions retenues dans l'article 8 dont on s'occupe, rentrant dans la loi commune en ce qui concerne les engagements de l'Etat vis-à-vis de la Compagnie de l'Ouest, votre Commission n'a pas pensé qu'il y eût motif à y apporter une dérogation, d'autant plus que l'État se conforme aux prescriptions de la loi du 11 juin 1842, en employant les 5 millions qui lui sont avancés à l'exécution des travaux mis à sa charge par cette loi.

L'article 9 s'explique en quelque sorte de lui-même. Il accorde au Gouvernement le droit de racheter, soit ensemble, soit séparément, le chemin d'Auteuil, y compris le raccordement à opérer entre les gares de Batignolles et de Courcelles et le chemin de Ceinture (rive gauche). Il a huit années pour exercer ce droit. Le prix de rachat est réglé par arbitrage, conformément aux lois des 29 mai 1845 et 1er août 1860.

En raison des conventions nouvelles arrêtées dans cet article 9, on réclame l'abrogation de l'article 10 de la loi-convention du 1er mai 1863. Cet article accordait à l'État le droit indéfini de rachat pour le chemin de fer d'Auteuil. Cette faculté n'avait été ainsi réservée qu'en vue de la concession du chemin de Ceinture (rive gauche), dont les études pouvaient ne pas laisser pressentir une solution qui ne serait peut-être pas sans difficulté. Aujourd'hui que cette concession est déterminée par le projet de loi, l'article 10 de la convention du 1er mai 1863 n'a réellement plus de raison d'exister, l'État

pouvant très-bien, dans un délai de huit années, apprécier facilement ce que l'avenir pourra réclamer.

A ce point de vue, on peut dès aujourd'hui affirmer que le besoin de pénétrer dans Paris sur plusieurs points, par des voies ferrées, pour communiquer avec le chemin de fer de Ceinture, se fera plus que jamais sentir d'une manière impérieuse, puisque déjà on réclame des communications autres que celles qui existent actuellement.

Votre Commission, sans discuter plus amplement une question de cette nature, demande néanmoins à la Chambre de vouloir bien s'associer à elle de la façon la plus accentuée pour inviter le Gouvernement à rechercher les moyens qui répondront le mieux au vœu exprimé. En pénétrant dans Paris, comme on a commencé à le faire avec le chemin de Vincennes, ce sera rendre, à tous les points de vue, d'immenses services au commerce, à l'industrie et surtout aux nombreux ouvriers qui résident dans la banlieue. C'est avec des artères qui partiront en quelque sorte du centre de la ville que le chemin de Ceinture deviendra d'une utilité réelle. Heureux de répondre à la sollicitude de vos commissaires pour toutes les personnes qui entrent chaque jour dans Paris ou qui en sortent, le Gouvernement leur a fait la promesse la plus formelle de ne rien négliger pour arriver à la réalisation des avantages qu'ils désiraient.

Ici, Messieurs, pourrait finir le travail de votre Commission. Mais comme le projet de loi impose des charges nouvelles à la Compagnie de l'Ouest, il a paru convenable à vos délégués de s'assurer si cette situation ne pourrait pas porter atteinte à l'exécution d'engagements antérieurs et préjudicier à des intérêts importants pour certaines contrées qui attendent avec impatience l'arrivée d'une voie ferrée pour la vivifier.

Sur ce point encore, votre Commission a reçu l'assurance la plus complète que les travaux mis à la charge de la Compagnie de l'Ouest par le projet de loi ne retarderaient en rien ceux qu'elle doit exécuter dans le présent et dans l'avenir, attendu qu'elle serait autorisée à réaliser les ressources nécessaires pour remplir, à l'aide des moyens financiers, ses engagements, dans toute la portée du mot. C'est ainsi que le budget de la Compagnie sera augmenté, même pour cette année, d'une somme qui correspondra à la valeur des travaux qu'elle devra entreprendre aux termes du projet de loi. Cette déclaration répondra vraisemblablement au désir exprimé dans un amendement émanant de notre honorable collègue, M. le duc d'Albuféra, qui demandait qu'on en fît une partie intégrante de la loi. Ce désir avait été celui de tous les membres de la Commission, même avant de connaître l'amendement de notre honorable collègue. Ils espèrent qu'il se contentera comme eux des promesses solennelles qui leur ont été faites par MM. les Commissaires du Gouvernement touchant l'importante question qui les préoccupait à si juste titre.

Il ne reste plus, Messieurs, qu'à vous entretenir d'un amendement envoyé à votre Commission par notre honorable collègue, M. le comte Le Hon.

Notre honorable collègue réclame la suppression des articles 3 et 4 de la convention qui fait l'objet du projet de loi, c'est-à-dire le rejet du projet de loi, si son amendement était accueilli. Il a demandé à être entendu, et la Commission s'est empressée de déférer à son désir. Il est du devoir de votre Commission de déclarer à la Chambre que les motifs exposés par l'honorable comte Le Hon n'ont pu la porter à accepter sa proposition. L'honorable auteur de l'amendement a bien exprimé certains regrets, fait valoir certaines considérations, qui n'avaient pas échappé à votre Commission ; mais il n'est

pas arrivé à la convaincre de la nécessité de priver le public d'avantages aussi importants que le sont ceux qu'il doit retirer du projet de loi. Sans doute votre Commission n'a pas la prétention de soutenir que l'exploitation du chemin de fer de Ceinture (rive droite) exprime ce qu'on est en droit d'attendre d'une ligne ferrée placée aux portes d'une ville comme Paris. Tout le monde tombe d'accord pour reconnaître qu'il y a des améliorations à réclamer et que le syndicat peut accorder. Chacun constate l'insuffisance du service qui existe aujourd'hui. Il faut que les voyageurs ne soient plus obligés d'aller directement à l'une des gares spéciales et attendre là, pendant une heure, le passage d'un train. Il est regrettable que les marchandises mettent trop de temps pour franchir une distance de quelques kilomètres, en payant un prix maximum fort élevé. On sait très-bien que si ce chemin était exploité par une Compagnie unique, libre d'agir comme elle voudrait, sans se trouver dans l'obligation de s'entendre avec un voisin, il y aurait à peu près certitude d'obtenir mieux que ce qui existe.

Mais, en définitive, le Gouvernement est obligé de compter avec le passé, avec la loi surtout, et il ne dépend pas de lui, au cas particulier, de se trouver en présence d'intérêts divers et de volontés qui ne sont pas unanimes. Fallait-il donner plus de pouvoir encore au syndicat déjà si puissant, en l'intéressant dans la nouvelle concession? Si cela était désiré par l'auteur de l'amendement, le Gouvernement et votre Commission ne partageraient pas cette manière de voir. Tous deux sont d'accord pour reconnaître que la concurrence, lorsqu'elle s'exerce dans le pays même, est toujours avantageuse aux intérêts publics. L'un et l'autre ont pensé que c'était le remède le plus efficace à employer pour surmonter des résistances que le raisonnement n'est pas parvenu à vaincre.

Et pour arriver à l'unité, qui, dans certaines circonstances, peut avoir de la ressemblance avec le monopole, fallait-il demander aux Compagnies réunies, qui forment le syndicat, le rachat de toutes leurs lignes ferrées? Poser cette question, n'est-ce pas indiquer l'impossible? Là s'arrête le raisonnement. Aussi, Messieurs, en repoussant l'amendement, votre Commission est-elle unanime pour vous dire que le projet de loi est l'expression de la situation des choses, et qu'il répond à ce qu'on pouvait attendre et faire.

Déjà son influence se fait sentir en apportant une modification profonde dans le prix des marchandises que le nouveau chemin doit transporter, puisque l'article 5 de la convention fixe ce prix *maximum* à 16 et 10 centimes par tonne et par kilomètre, suivant les deux classes qu'il établit, tandis que ce prix est uniformément de 18 centimes sur la rive droite, pour toutes les classes, sans que le syndicat ait eu la pensée d'abaisser son tarif au-dessous du maximum. C'est de ce côté que la concurrence produira de bons et salutaires effets.

Sous le mérite de toutes les observations qui précèdent, votre Commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi dont suit la teneur :

LOI DU 10 JUILLET 1865

Qui approuve les clauses financières de la convention passée, le 31 mai 1865, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour la concession du chemin de fer de Ceinture de Paris (rive gauche).

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, Salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Sont approuvés les articles 3, 4, 7, 8 et 9 de la convention passée, le 31 mai 1865, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 3 juillet 1865.

Le Vice-Président,
Signé : SCHNEIDER.

Les Secrétaires,
Signé : LAFOND DE SAINT-MUR,
Comte LE PELETIER D'AUNAY,
Séverin ABBATUCCI,
Alfred DARIMON.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi portant approbation des clauses financières de la convention concernant la concession du chemin de fer de Ceinture de Paris (rive gauche).

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 6 juillet 1865.

Le Président,
Signé : TROPLONG.

Les Secrétaires,
Signé : P. BOUDET,
DUMAS,
Le comte DE BÉARN.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le Sénateur-Secrétaire,
Signé : P. BOUDET.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux

cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre Ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes, est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais des Tuileries, le 10 juillet 1865.

Signé : NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :
Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,
Signé : BAROCHE.

Par l'Empereur :
Le Ministre d'État,
Signé : E. ROUHER.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 18 JUILLET 1865

Qui approuve la convention passée, le 31 mai 1865, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour la concession du chemin de fer de Ceinture de Paris (rive gauche).

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, Salut:

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 14 juin 1861, qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Ceinture (rive gauche) ;

Vu la loi du 2 juillet 1861, qui autorise l'exécution de plusieurs chemins de fer, et notamment du chemin de fer de Ceinture susmentionné ;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4) ;

Vu la convention provisoire passée, le 31 mai 1865, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, ladite convention portant concession du chemin de fer de Ceinture (rive gauche) ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Article 1er.

La convention provisoire passée, le 31 mai 1865, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, et dont l'objet est ci-dessus énoncé, est et demeure approuvée.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 2.

Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 18 juillet 1865.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur,

Le Ministre d'État, chargé de l'intérim du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. Rouher.


HB 40QI 0

